

**Journal, geführt am Bord des Dampfschiffes GROENLAND, Captain Ed. Dallmann, auf der Reise von Hamburg auf d. Walfisch u. Robbenfang an den Küsten von South Shetland Islds. Coronation Isld. Trinity Land & Palmerland, geführt von Rud. Küper, Hamburg**

Herausgegeben und kommentiert von  
**Reinhard A. Krause**  
**Ursula Rack**

**Inhalt** **Seite**

**1. Vorbemerkungen**

1.1	Zu den Hintergründen der im Schiffsjournal der GROENLAND 1873/74 skizzierten Reise.....	III
1.2	Zum Journal/Tagebuch/Logbuch selbst.....	XIII
1.3	Kurzer Abriss der Reise und Kommentar.....	XIV
1.4	Zu dem Schiff GROENLAND.....	XVII

**2. Anhänge**

1	Zur Geschichte des Walfanges.....	XXII
2	Besatzungsliste/Auszug aus der Musterrolle.....	XXVI
3	Zur Astronomischen Navigation.....	XXVII
4	Biographische Notizen und Würdigung zu Eduard Dallmann (1830-1896).....	XXX

**3. Quellennachweis**

3.1	Archivmaterial.....	XXXV
3.2	Literatur.....	XXXV

**Content** **Pages**

**4. Preambles**

4.1	Concerning the background of the voyage described in the logbook of the GROENLAND in 1873/74.....	XXXVIII
4.2	Concerning the journal/log itself.....	XLVII
4.3	Summery of the cruise and comments.....	XLVIII
4.4	Concerning the vessel GROENLAND.....	L

**5. Appendices**

1	Concerning the history of whaling.....	LVI
2	Crew list/extract from the ship's articles.....	LIX
3	Concerning astronomic navigation.....	LX
4	Biographical notes and appraisal on Eduard Dallmann (1830-1896).....	LXIV

**6. Sources**

6.1	Material from archives.....	LXVII
6.2	Literature.....	LXVII

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>7. Kommentar zur Transkription (comment on the transcription in German)</b>	
7.1. Zur Schreibweise .....	LXX
7.2. Erläuterungen zum Journalvordruck.....	LXXI
7.3. Zustand und Besonderheiten .....	LXXIII
<b>8. Danksagung / acknowledgement .....</b>	<b>LXXIV</b>
<b>9. Teilung der Kompassrose, 8 Strich System - 360° System - conversion of the compass courses .....</b>	<b>LXXV</b>
<b>10. Journal</b>	
Transkription und Anmerkungen (Transcription and footnotes in German)....	1-175

# 1. Vorbemerkungen

## 1.1 Zu den Hintergründen der im Schiffsjournal der Groenland 1873/74 skizzierten Reise

Das im Folgenden präsentierte Schiffstagebuch ist eine Rarität. Hier wird eine Reise dokumentiert, die in der deutschen Schifffahrtsgeschichte ohne Beispiel ist.

Im Sommer 1873 versiegelte ein deutsches Schiff von Hamburg in die Antarktis. Ziel war, dort Walfang und Robbenschlach zu betreiben. Die Reise war gut vorbereitet. Nicht nur war das Schiff, die GROENLAND, speziell für diese Aufgabe konzipiert, wie weiter unten erläutert wird, auch der Leiter der Aktion, Kapitän Eduard Dallmann, war für dieses Geschäft qualifiziert. Fast 20 Jahre hatte er auf Walfängern zugebracht (s. auch Kurzbiographie Anhang 4). Aus seiner umfangreichen Praxis kannte Dallmann die amerikanischen Walfänger und ihre Ausrüstung und wusste, dass das amerikanische Material allem anderen überlegen war. Daher reiste er im Frühling 1873 nach New Bedford, Massachusetts, zu jenem Zeitpunkt unbestritten das Geschäftszentrum des pelagischen Walfanges, um Material und Ausrüstung zu beschaffen. U.a. ließ er dort acht *Whaleböte* bauen (Pawlik 1996, S. 41)<sup>1</sup>, beschied sich aber nicht damit, bestes Material zu haben, sondern wollte auch bestes Personal. Sicherlich konform mit seinem Auftraggeber, heuerte er dort zwei *Bootsofficiere* an. Boots-offiziere, auf amerikanischen Schiffen gleichzeitig *Mates* - nautische Schiffsoffiziere - waren neben den Harpunierern die Garanten des Jagderfolges. Sie hatten das Kommando der Fangboote, die sie zunächst steuerten. Zu ihren Aufgaben gehörte die geschickte Annäherung an den Wal und das Antreiben der Mannschaft. Der Harpunier saß auf der ersten Ducht und musste zunächst mitrudern. Er erhob sich erst auf Kommando nahe dem Wal, um dann seine Harpune in das Tier hineinzutreiben. War der Wal fest, d. h. die Harpune mit der daran befestigten starken Leine im Körper des Wales verankert, wechselten er und der Boots-offizier ihre Plätze. Das Töten des Wales fiel somit dem Boots-offizier zu. Auffallend ist, dass neben Dallmann und dem 28jährigen Steuermann Rudolf Küper keine weiteren deutschen Nautiker an Bord waren. Küper war allerdings trotz seiner Jugend ein erfahrener Mann. Schon 1868 war er als Steuermann auf der ALBERT beschäftigt (WZ 12. Juli 1868; auch Fußnote 3 und Anhang 2). Man kann davon ausgehen, dass P. H. Omeys und R. M. Root, die Amerikaner, während der Reise zusammen mit Küper die Aufgaben von Schiffsoffizieren wahrgenommen haben, während Dallmann wachfrei blieb.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Pawlik entnimmt diese Angaben einem Lebenslauf Dallmanns von 1896, den dieser *Daten meiner Seereisen* überschrieben hat (Pawlik 1996 S. 9 und 10 - Faksimile der ersten Seite der "Daten"). Das Dokument ist offenbar im Privatbesitz. An seiner Authentizität ist nicht zu zweifeln.

Zu den Whaleböten: Diese stets kraweel gebauten Boote sind kleine Meisterwerke gewesen, und zwar sowohl hinsichtlich ihres Entwurfs als auch ihrer Konstruktion und Fertigung. Eines der wenigen noch existierenden Originale ist im Deutschen Schifffahrtsmuseum ausgestellt. Hier findet man auch eindrucksvolle filmische Dokumente ihres Einsatzes! Sechs bis acht Boote mitzunehmen, entsprach den amerikanischen Usancen und war auch auf englischen Schiffen üblich.

<sup>2</sup> Die beiden amerikanischen Boots-offiziere sind die einzigen Besatzungsmitglieder, die im Tagebuch namentlich erwähnt werden, sieht man von der Nennung einiger anderer Besatzungsmitglieder wegen Vergehen gegen die Disziplin ab.

Bei den Herren handelt es sich um Phillip Henry Omeys, geb. 16. Juli 1828 und Robert Marshall Root, geb. 18. August 1838, beide aus New Bedford, Massachusetts. Omeys *Gage* (engl. *lay*) betrug 1/18, Root 1/30 des Nettofangergeloses. Damit waren sie die bestbezahlten Leute an Bord. Küper und der erste Ingenieur O. Chraphowski waren mit dem Anteil 1/55 angeheuert (Staaatsarchiv HH, Seemannsamt 1, Protokolle). Die Nachforschungen von Dr. Stuart M. Frank, Director Emeritus, Kendall Institute and Senior Curator, New Bedford Whaling Museum ergaben die folgenden Details zu Omeys und Root:

Geistiger Urheber, Initiator und Organisator der Reise war Albert Rosenthal (1828-1882). Das ergibt sich aus dem Briefwechsel zwischen Rosenthal und seinem Freund August Petermann (1822-1878). Steuermann Küper war ein Neffe Rosenthals.<sup>3</sup>

Petermann, der zu Recht als Vater der deutschen Polarforschung bezeichnet wurde, war in den 1870er Jahren eine international angesehene Persönlichkeit. Die von ihm ab 1855 herausgegebene Zeitschrift – bekannt unter dem Kurztitel "Petermanns Geographische Mittheilungen" (PGM) war das übernationale Organ für die Entwicklung der Polarforschung. Petermann, der sich sowohl in seinen kartographischen als auch literarischen Arbeiten stets auf Quellentreue berief, war allerdings nicht zurückhaltend, wenn es darum ging, im Zusammenhang mit Polarforschung kommerzielle Erfolge zu prognostizieren.

Rosenthal, von der Unterweser gebürtig, war Schiffskapitän, Werftbesitzer und Reeder in Bremerhaven gewesen und hatte jahrelang Schiffe für den Wal- und Robbenfang betrieben, bevor er 1872 nach Hamburg übersiedelte (Bickelmann 2003, S. 280). Hier initiierte er die *Deutsche Polar-Schiffahrts-Gesellschaft* und führte die Geschäfte dieser Aktiengesellschaft, an der prominente Hamburger Kaufleute und Reeder beteiligt waren.<sup>4</sup> In §2 der Statuten heißt es lapidar: *Zweck der Gesellschaft ist die Betreibung des Thrantierfanges und des Handels mit nordischen Producten.*

*Die Gesellschaft ist befugt, behufs Erreichung dieses Zwecks Schiffe eigenthümlich zu erwerben, an günstig gelegenen Plätzen Schiffsstationen, sowie Depots zur Lagerung und Fabriken zur Verarbeitung der gewonnenen Producte zu errichten.*

---

..... He must have been a competent and popular officer, as two prominent captains each kept him on for a second consecutive voyage, which is a not very common practice; and on his last voyage as mate the captain evidently recommended him to command the vessel on her next voyage, which is a common practice but only where the mate is adjudged deserving. His only voyage as captain was abortive. Third mate, 1/70th lay, ship *Averick of New Bedford*, Captain Robert P. Reynard: sailed 08/14/1844; vessel lost on the island of Ulitea 02/15/1845 .... Second mate, 1/42nd lay, ship *Alexander of New Bedford*, Captain Robert P. Reynard, 06/20/1846 - 02/24/1848. Mate, 1/22nd lay, ship *Florida of New Bedford*, Captain Joseph C. Little, 05/17/1851 - 05/26/1853. Mate, 1/20th lay, ship *Florida of New Bedford*, Captain Joseph C. Little, 10/14/1853 - 09/04/1856; he must have left this voyage early to take a berth as mate of the *San Francisco*. Mate, 1/17 lay, bark *San Francisco of New Bedford*, Captain Elisha G. Cudworth, 03/12/1855 - 11/19/1856. Captain, bark *San Francisco of New Bedford*, 05/13/1857 - 05/17/1859.

... Root was the son of Captain Marshall Root (born circa 1818 in New Hampshire), who commanded the brig *Thomas Winslow* on a whaling voyage out of Westport, Massachusetts (near New Bedford) during 1842-45 - his only recorded whaling voyage as captain. The family lived in New Bedford, and like many New Bedford boys (especially the sons of mariners), Robert went to sea at an early age, intending to make whaling his career. Just turned 11, he shipped as "boy" for a 225th lay in the ship *China of New Bedford*, Captain R.C. Reynard (1850-52); at age 12 he went again as "boy" in the same ship, Captain Willis Howes (1852-56), this time at the 190th lay; and he was likely promoted to seaman somewhere along the way, as his next voyage was as boatsteerer (harpooner) for the 90th lay in the New Bedford ship, *Reindeer* Edward R. Ashley (1856-60). All three voyages were successful, so he likely did fairly well financially. The 1869-70 New Bedford City Directory lists him as a mariner; he is not listed later Directories, but the 1880 U.S. Census lists him, at age 41, as still unmarried, still a sailor, living in New Bedford with his mother, along with his married sisters and their husbands and children, seven boarders, and two servants, in a boarding house, of which his widowed mother Elizabeth was proprietor. After this he disappears from view entirely, and I have not found him listed in any further census reports or Directories.

**3** Über Küper schrieb Rosenthal an Petermann (13.8.68): *Ein Neffe von mir, R. Küper war diesmal Unterstauermann des Albert und hoffe ich denselben für diese Fahrten zu erhalten, es ist ein sehr intelligenter junger Mann und sind solche Leute dort oben von der größten Bedeutung.*

**4** L. Behrens & Söhne; Haller, Söhle & Co.; Senator Godeffroy; Wachsmut und Krogmann; F. Laeisz; Johs. Roosen; Pickenpack; Hugo Wolff & Co.; Wencke Söhne; Rosenthal aus Bremerhaven; A. Friedburg in Firma Salomon Meyer, Ernst Gossler & Co. und Dr. A. Wolffson.

Weiter heißt es: *Das Aktiencapital beträgt eine Million Thaler, wovon vorläufig die Hälfte emittirt wird. Eine öffentliche Zeichnung wird nicht stattfinden, da das gesamte Capital von den Gründern der Gesellschaft übernommen ist.* (AfS. 1872 S. 409, vergl. auch Barthelmeß 1998 S. 35. Die Statuten der Gesellschaft vergl. Staatsarchiv HH. Die Gründung der Gesellschaft erfolgte im August 1872)

Wegen der vielen interessanten Details lohnt es sich, den ersten Brief, in dem Rosenthal von der geplanten Südreise schreibt, etwas ausführlicher zu zitieren. Der Brief war eine Antwort auf die Anfrage Petermanns, ob die FREDDY, das neue für die Eisfahrt konzipierte Fangschiff, für eine italienische Nordpolarexpedition zur Verfügung stehen würde. Unter dem Datum 16. November 1872 heißt es: ..... *Du mein alter Freund wirst Dich gewiß recht wundern, so lange keine Zeile von mir erhalten zu haben, doch bedenke gegenwärtig wickele ich ein großes weitverzweigtes Geschäft ab und organisiere zu gleicher Zeit ein neues noch größeres Geschäft, dieses absorbiert meine Zeit fast ganz, so dass ich die verschiedenen Reisen dazu gerechnet kaum meiner Familie einige Stunden schenken kann, .....*

*Du schriebsst s. Z. ob wir wohl die Freddy (jetzige Groenland) für eine neue Expedition verchartern würden, dieses kann ich wohl mit ja beantworten, doch müssen vor Mitte Februar alle dahin gehenden Bestimmungen festgesetzt werden, damit der Capt. noch Ordre erhält dass er sich früh genug wieder in Christiansund einfindet. Welches wohl Mitte Juni sein müsste, damit der Dampfer Anfang Juli seiner Bestimmung folgen kann. Sollte es also möglich sein, bis Mitte Februar etwas Definitives zu haben dann findest Du mich bereit.*

*Meine Gesellschaft die Deutsche Polar Schiffsahrts Gesellschaft in Hamburg ist in voller Organisation – unsere jetzigen Schiffe sind D. Groenland - Capt. Melsom; D. Spitzbergen - Capt. Fredericsen; D. Island - Capt. Hashagen; D. Tromsoe - Capt. Mack. An diese werden sich noch zwei Schiffe für nächste Saison reihen <sup>5</sup> und 1874 wird unsere Flotte aus 8 Dampfern und 8 Segelschiffen bestehen.*

*Zu Christiansund haben wir einen bedeutenden Hafen mit großen Terrain für Brennereien, Guanofabriken etc gekauft und werden gegenwärtig Kajen und Gebäude ausgeführt, unser dortiger Inspector ist E. Stille.*

*Wie ich aus den New Bedford Zeitungen entnommen, sind mir die Jankees doch schließlich in einen Unternehmen im Süden zuvorgekommen und haben sehr großen Erfolg gehabt, hast Du hierüber irgendwelche zuverlässigen Berichte? Dann bitte sehr darum, denn ich möchte mein Projekt nicht ganz von Amerika ausgebeutet sehen sondern schon im nächsten Jahre mit hinein gehen. Du weißt mein Wille war stets stark doch mein Fleisch (hier das Capital) nicht stark genug. ...*

Petermann beantwortet diesen Brief erst am 7. Dezember, zumal er nichts von Wichtigkeit, nämlich *nichts Näheres über die Untersuchungen der Yankees im Süden, mitzutheilen hatte.* Und ferner muss er Rosenthal vertrösten: *Mit der projektierten italienischen Nordpol=Expedition und der damit in Verbindung stehenden Charterung der Grönland wird jetzt noch nichts.* Damit ist die GROENLAND für 1873 uneingeschränkt für andere Aufgaben frei. Um was es sich handelt, entnimmt man dem Schreiben Rosenthals an Petermann vom 15. Februar 1873: ..... *Dich interessierend kann folgendes mittheilen. Gegen Ende Januar sendete ich den unserer Gesellschaft gehörenden Dampfer Groenland (früher Freddy) nach Spitzbergen um zu versuchen die dort eingefrorenen 18 Norweger zu retten und dann natürlich im März auf den Fang zu gehen, während die anderen Schiffe erst im März von Tönsberg, Christiansund & Tromsoe auslaufen werden<sup>6</sup>.*

*Die Groenland würde im Anfang Juni nach Christiansund zurückkehren und dann sofort nach Hamburg abgehen, um im Juli die Reise nach dem südlichen Eismeer anzutreten & glaube ich in Capt. Dallmann, welcher lange in arctischen Gewässern mit Erfolg gewesen & dessen Kühnheit und Energie allenthalben gerühmt wird, einen der Aufgabe gewachsenen Mann gefunden zu haben.*

*Kannst Du mir über den Süden irgendwelche Karten, Bücher, Reisebeschreibungen, Skizzen oder sonstiges verschaffen so wirst Du mir nicht allein einen großen Gefallen damit erzeugen, sondern auch die Gesellschaft aufs höchste verpflichten, dass natürlich für Erlangung solcher Gegenstände, wo Du auch vielleicht in pecuniäre Auslagen trittst volle Entschädigung*

---

<sup>5</sup> Damit waren vermutlich die 1873 gebauten Schiffe NOWAJA SEMLJA und JAN MAYEN gemeint.

<sup>6</sup> Hierzu vergl. z. B. NATURE Mar. 27, 1873 S.413

*geleistet wird, brauche wohl nicht zu sagen; doch soll diese Expedition, wenigstens die Details derselben, vorläufig ein Geheimnis bleiben. ....*

Petermann antwortet mit Schreiben vom 17. Februar 1873. Mit keiner Zeile geht er auf Rosenthals Wunsch nach Geheimhaltung der geplanten Antarktisreise ein. Seine Angaben zu Seekarten der Gegend um die Antarktische Halbinsel dürften Rosenthal enttäuscht haben. Sie umfassen nur eine Karte und zwei Atlanten, die jeder Nautiker aus dem bekannten Verzeichnis der Karten, dem "Admiralty Catalogue" entnehmen konnte:

*1238 DE/2 m = 0,05 South Shetland and South Orkney Islands, with tracks, 1819 to 1843, and Plan of Beauchene Island, additions to 1844*

*1240 A m = 0,03 South Polar Chart, 1839*

*1241 A d = Southern Hemisphäre Ice Chart, various from 1772 to 1869*

Seine Literaturempfehlung lautet: *Von Büchern würde Dir der South American Pilot, Part 2 von Nutzen sein, und die einzigen Reisewerke von Bedeutung die von J.C. Ross und Weddell.*

Zur Beurteilung des Briefkontaktes zwischen Rosenthal und Petermann in Sachen der antarktischen Fangreise, sollte man wissen, dass sich die beiden im März 1873 trafen.<sup>7</sup> Die Herren hatten also Gelegenheit, alle Fragen, die mit der antarktischen Fangreise im Zusammenhang standen (z.B. auch die der Führung eines zweiten Journals), ausgiebig zu besprechen.

Offenbar hatte Petermann eine spezielle Karte zur Verbreitung der Wale versprochen, denn mit Post vom 17. April heißt es: *Mein Lieber Freund,*

*anbei erhältst Du die Auszüge über das Vorkommen von Walfischen in den antarktischen Meeren aus allen vorhandenen Reisewerken. Im ganzen sind die Angaben dürftig, ob absichtlich oder unabsichtlich vermag man nicht immer zu beurtheilen. Die reichhaltigsten Nachweise hat Ross<sup>8</sup> geliefert, die sich freilich meist nur auf ein Gebiet südlich von Neuseeland beziehen und zwar von 59°, ganz besonders von 62 S.br. an, dagegen aber auch bis an die fernsten Punkte seiner Reise (78° S.br.).*

*Das Hauptgebiet der Verbreitung der Walfische, besonders der right whales, liegt jedenfalls jenseits des großen Weltverkehrs und der Schifffahrtslinien, was vorzüglich auch durch die Reisen und Beobachtungen von Ross auf das Bestimmteste hervorgeht, und die Anzahl die er verzeichnet muss eine ganz enorme gewesen sein. (Die Unstimmigkeit des Satzes entspricht dem Original)*

*Die Karte die ich bereits angefangen habe, konnte ich noch nicht vollenden, hoffe es aber ganz bestimmt, Ende dieser oder Anfang nächster Woche zu thun, und werde sie an Deine Adresse in Bremerhaven schicken. Ich wünschte, wenigstens die beifolgende Zusammenstellung bestimmt bis zum 20. d, dem von Dir bezeichneten Termin, in Deinen Händen zu wissen. Ob Petermann die versprochene Karte je fertiggestellt und abgeschickt hat, ist nicht bekannt. Ein zusätzlicher Titelvermerk über das oben erwähnte Manuscript liegt zwar vor,<sup>9</sup> aber leider keine Karte. Es wäre interessant zu wissen, inwieweit sich Petermanns Karte von der "Whale Chart" unterschied, die der bekannte amerikanische Ozeanograph<sup>10</sup> M. F. Maury 1851 herausgegeben hatte.<sup>11</sup>*

---

<sup>7</sup> Am 21. März traf Petermann mit seiner Familie nach elfstündiger Reise, von Gotha kommend, mit dem Abendzug in Bremerhaven ein, Rückreise 24.3. abends. Anlass war die Hochzeit von Ernst Stille, der in einem der oben wiedergegebenen Briefe als Inspector der Walfangstation in Christiansund hervorgehoben wird.

<sup>8</sup> Gemeint ist James Clark Ross (1800-1862), der in den Jahren 1839 bis 1843 die Antarktis umsegelte und u.a. der Ross Meer entdeckte.

<sup>9</sup> *Das Vorkommen und die geographische Verbreitung von Walfischen (incl. right oder black whale) in den Antarktischen Meeren, zusammengestellt von Dr. A. Petermann Gotha, 17. April 1873 (Manuscript für Herrn Albert Rosenthal).*

<sup>10</sup> Matthew F. Maury (1806-1873) hat 1855 als erster die weltweit bekannten Daten zu Meeresströmungen und globalen Windsystemen unter dem Titel "The physical Geography of the Sea and its Meteorology" publiziert. Der Begriff "Physical Geography" stammt nach Maury von Alexander von Humboldt (1769-1859). Die

Für die Zeit von April 1873 bis Juli 1874 ist kein Briefwechsel zwischen Rosenthal und Petermann bekannt. Ob die Korrespondenz zwischen den beiden tatsächlich so lange stockte oder nur nicht aufgefunden oder vernichtet wurde, lässt sich derzeit nicht feststellen. Jedenfalls hatte Rosenthal offensichtlich längere Zeit nicht an Petermann geschrieben, als diesen am 19. Juli ein Brief aus Hamburg erreichte<sup>12</sup>. Auch wenn der direkte Bezug zu Dallmanns Antarktisreise vergleichsweise kurz und lapidar ausfällt, ist es wegen anderer "polarhistorischer" Fakten doch sinnvoll, weitere Teile wiederzugeben:

*Mein lieber Freund!*

*Vor einiger Zeit von Norwegen (Christiansund) zurückgekommen .... ist der Strudel der Geschäfte für mich hier so stark, dass ich nicht herauskommen kann.*

*.... Vom Süden (D. Groenland) habe ich noch immer sehr unbestimmte Nachrichten, Capt. Dallmann schreibt sehr kurz, dass er nur auf South Shetlands Furseals gefunden; sei sehr tief nach Süden gewesen, aber dort keine Furseals angetroffen, das ist vorläufig der ganze Bericht. Vom Norden sind die Ergebnisse etwas günstiger. Unser Dampfer Jan Mayen, welcher soeben ankommt 1400 Tonnen Thran & entsprechende Felle als Resultat dieser Saison.*

*Wie ich höre geht man in Wien mit dem Plane um, eine Expedition zur Aufsuchung der Oesterreichischen Expedition (Weyprecht) auszurüsten.*

*Gern würden wir z. B. unseren Dampfer Jan Mayen hierzu verchartern, das Schiff ist ganz neu hat starke Pferdekraft ist eigens für die Eismeerfahrten gebaut, braucht wenig Kohlen und kann sehr bald für diese Fahrt segelfertig sein<sup>13</sup>.*

*Da ich annehme, dass Dir die Hauptpersonen dieses Unternehmens bekannt sind, würdest Du mir einen Gefallen erweisen, wenn Du diese Herren hierauf aufmerksam machtest, denn wenn noch etwas hierin geschehen soll, wird es Zeit. -*

*Indem ich fest hoffe, dass wir in diesen Herbste mit unseren Familien vereint einige vergnügte Tage zusammen verleben werden .....*

Aus einem weiteren Brief erkennt man, dass das Treffen der Familien Rosenthal und Petermann in der zweiten Augushälfte des Jahres 1874 stattgefunden hat.<sup>14</sup> Wir haben hier also die Situation, dass, betreffend Dallmanns Reise, jeweils zu den interessantesten Zeitpunkten der Briefwechsel unterbrochen wurde. Man darf vermuten, dass wichtige Informationen vor der Ausreise anlässlich Petermanns Besuch in Bremerhaven und die Nachrichten von der Reise selbst bei Rosenthals Besuch in Gotha ausgetauscht wurden.

Leider ist wenig über die geschäftliche Seite der Reise überliefert. Weder im Hamburger Staatsarchiv noch im Stadtarchiv Bremerhaven sind dazu Unterlagen vorhanden. Dass sich betreffend die Ausreise der GROENLAND in den Zeitungen nur wenige Berichte finden, ist nach der Lektüre des vorstehenden Textes erklärlich: Rosenthal wollte die Reise geheim halten. Besonders zurückhaltend war Petermann. Im Dezember 1874 ließ er in den PGM sechs Zeilen zu Dallmanns Reise drucken: *Schon seit mehreren Monaten erhielten wir von der Deutschen Polarschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg (Direktor Albert Rosenthal) ein werthvolles Journal nebst Karte mit neuen Land-Entdeckungen, dessen Inhalt wir dem Leser*

---

Bezeichnung "Ozeanographie" wurde erst durch Otto Krümmel (1854-1912) mit der Herausgabe des "Handbuch der Ozeanographie", 1887 populär.

<sup>11</sup> Die Karte von 1851 ("Preliminary sketch") findet man im Vorsatz von Starbuck 1964.

<sup>12</sup> Briefdatum 18.7.74, Die Laufzeit der Briefe in den 1870ern von allen größeren Plätzen Deutschlands nach Gotha ist ein Tag - nur in äußerst seltenen Fällen zwei Tage.

<sup>13</sup> Die JAN MAYEN wurde später nach Schweden verkauft, wo Sie als VEGA unter der A. E. Nordenskiöld (1832-1901) und A.A.L. Pallander (1840 andere Quelle 1842-1920) bei der Bewältigung der Nord-Ost-Passage in den Jahren 1878/79 Geschichte machte.

<sup>14</sup> Petermann hatte zu diesem Zeitpunkt gerade seine neue Villa in der Nähe des Bahnhofs in Gotha bezogen und war vermutlich stolz darauf, diese Rosenthal präsentieren zu können. Das eindrucksvolle Gebäude existiert noch.

*demnächst mittheilen werden.* Aber erst in der Juliausgabe von 1875, S. 312 erschien ein einseitiger Artikel unter der Überschrift *Deutsche Entdeckungen am Südpol*, der die Ankündigung vom Dezember aber nicht wahr machte – von einem Auszug aus dem Schiffstagebuch kann nicht die Rede sein. Weniger als die Hälfte des Artikels nimmt unmittelbar Bezug auf die Reise. Der entsprechende Text beschränkt sich, nicht untypisch für Petermann, auf die neuen Entdeckungen nahe dem südlichsten Punkt der Reise und auf die Bemerkung, dass diese in eine neue Karte eingetragen sind: Dabei handelt es sich im wesentlichen um eine Nebenkarte im Maßstab 1:10 000 000, die als *Spezial Carton* unter dem Titel *S. Shetland & S. Orkney Inseln &c* auf Petermanns neuer *Süd-Polar-Karte* vom Juni 1875 erschien.<sup>15</sup> D.h. der Artikel in PGM fiel mit der Neuerscheinung der Antarktiskarte zusammen. Petermann erwähnte in dem Artikel, der in seiner Reihe *Geographie und Erforschung der Polargebiete* die Nummer 111 trägt, nichts über die Daten, auf die sich die neue Karte stützt. Nachdem er dargelegt hat, dass John Biscoe (1794-1843) bereits 1832 das Graham Land vermutete, heißt es: *Kapitän Dallmann mit dem Deutschen Schiff verdanken wir den ersten genaueren Aufschluß über einen Theil dieses ausgedehnten Landes. Er drang über die Stelle vor, wo nach Biscoe die Küstenlinie sich befand, lief in einen Hafen ein, jetzt Hamburg Hafen genannt, entdeckte, wo Biscoe zusammenhängendes Land vermutet hatte, eine 15 bis 18 sm breite Straße, die sich zwischen hohen Ufern weithin erstreckte, so weit das Auge reichte, und davor einen gegen 60 sm ausgedehnten Archipel von Inseln, denen der Name Kaiser Wilhelm-Inseln beigelegt wurde.*<sup>16</sup> Es erschien kein weiterer Artikel in den PGM zu Dallmanns Reise.

1885, anlässlich des 5. Geographentages in Hamburg, auf dem die Antarktis stark thematisiert wurde<sup>17</sup>, hatte der Verleger Ludwig Friederichsen (1841-1915) eine Karte des Gebietes südlich von Kap Horn Maßstab 1:4 000 000 herausgegeben, die allerdings bis in die Details identisch mit der Petermannschen Nebenkarte von 1875 ist.

Für 1895 war der deutsche Geographentag in Bremen geplant. Aus verschiedenen Gründen wurde hier erneut die Antarktisforschung thematisiert (vergl. Krause 1996), wozu die "Hamburger" Friederichsen und Georg v. Neumayer (1826-1909) erheblich beitrugen. In diesem Zusammenhang ist eine Anfrage an Dallmann zu sehen, die dieser mit Post vom 13.11.1894 erwiderte. Ein Glücksfall, dass dieses Dokument erhalten ist (Archiv Dr. P.-M. Pawlik). Jedenfalls liefert es eine authentische Schilderung über Dallmanns Entdeckungen an der Antarktischen Halbinsel: *Sehr geehrter Herr Secretär,<sup>18</sup> ..... kann ... Ihnen aber in Hinsicht von Material für eine Karte von Grahams Land nur wenig Hoffnung machen. Dort im hohen Süden hat man selten Gelegenheit Beobachtungen zu bekommen, um Inseln und Felsen in unrichtigen Karten in richtige Lage zu bringen. Von Grahams Land habe ich überhaupt nicht viel gesehen, ich war einmal freilich bis beinahe 66° Süd gekommen, wo ich einen schönen Hafen entdeckte, kann aber eine genaue Länge und Breite davon nicht angeben, Ich war nach Schnee und Nebel in einer hellen Nacht darin, schlug und schoss dort einige Haarrobben, verließ denselben dann wieder und dampfte dann wieder Nordwärts. ...*

---

**15** Die Karte findet man ab 1875 in der damals weltweit verbreiteten Kartensammlung "Stielers Handatlas" und zwar mit Veränderungen bis ca. 1905.

**16** Weiter heißt es: *Die Details sind auf der angeführten Karte ersichtlich. Die Hamburger Polarschiffahrtsgesellschaft hat folgende neue Namen für die Entdeckungen bestimmt: Kaiser Wilhelm – Inseln ...; Bismarck Straße (die große, weithin sich erstreckende Straße); Grönland-Kap; Dallman-Bai; Hamburg-Hafen; Rosenthal-Inseln; Roosen-Str.; Gossler-Insel; Friedburg-Insel, Elisabeth-Insel; Booth –Insel; Krogmann-Insel, Petermann-Insel* (Ergänzendes s. Anhang 4 Biographische Notizen und Würdigung zu Dallmann).

**17** In PGM 1885 S. 177 heißt es dazu wörtlich: *Die Verhandlungen wurden eingeleitet durch Referate von Geh. Rat Neumayer, Prof. Ratzel, Dr. Penk und Prof. Peters über die Notwendigkeit und Durchführbarkeit der antarktischen Forschung.* Die Initiative dieser Hinwendung zur Antarktis ging von Georg v. Neumayer (1826-1909) aus, der seit Mitte der 1860er Jahre für Südpolarforschung agitierte. (vergl. z.B. Krause 1996 und 2001)

**18** Gemeint ist der im Text schon erwähnte Ludwig Friederichsen, der u.a. Sekretär der Hamburger Geographischen Gesellschaft war. Seine an Dallmann gerichtete Frage datiert vom 10.11.1894.

*Ich blieb nur ein paar Tage an der Küste von Grahams Land, ich hätte wohl noch weiter südwärts vielleicht noch viel weiter nach Süden kommen können, da es in der Richtung dahin gar nicht eisig aussah, indessen das thierische Leben, sowohl Robben als auch Seevögel, hörte dort gänzlich auf. In meinem Privattagebuch habe ich nur wenig über Grahams Land sowie auch über die Shetland und Orkney Islands niederschreiben können, und die verbesserte Karte und das Schiffsjournal sind vom damaligen Director der seligen Polarschiffahrtsgesellschaft Herrn Albert Rosenthal, an Herrn Petermann, glaube ich, gegeben worden.*

*Alles was ich noch von dieser denkwürdigen, gefahrvollen und schwierigen Reise besitze, ist mein schmieriges Privattagebuch und eine alte Karte, auf der die Bleistiftverbesserungen schon fast verlöscht und unkenntlich geworden sind. ....*

Man kann sich kaum eine deutlichere Auskunft vorstellen – Petermann hatte damals, neben dem Tagebuch, nur eine vage korrigierte Seekarte zur Verfügung. Kein Wunder, dass seine Kommentare zu der Reise so spärlich ausfielen.

Friederichsen hat sich offenbar mit Dallmanns Antwort nicht zufrieden gegeben. Jedenfalls haben sich die beiden am 27. November 1894 in Hamburg getroffen (Pawlik 1996 S. 180). In der Sache kann dabei nicht viel herausgekommen sein. Tatsächlich wurde die Karte von 1875/85 nochmals unverändert der Publikation Neumayer 1901 beigegeben, obwohl inzwischen 1893/94 die Walfang-Expedition mit den Schiffen JASON, CASTOR, HERTHA unter der Führung von Carl Anton Larsen (1860-1924) durchgeführt worden war. Eine Expedition, die zwar gemeinhin als eine norwegische gilt, an der aber Hamburger Kapital und Initiative wesentlich beteiligt waren. Friederichsen hatte Zugriff auf die Daten dieser Reise, bei der neue Landsichtungen östlich der Halbinsel gemacht wurden.

Die Frage nach dem Sinn der Reise Dallmanns 1873/74 ist, oberflächlich betrachtet, leicht zu beantworten. Ziel aller Beteiligten war es, möglichst viel Geld zu verdienen. Jeder partizipierte am Fangerlös. Schaut man aber genauer hin, stellt sich sehr schnell die Frage, ob die wirtschaftlichen Erwartungen überhaupt eine reale Grundlage besaßen. In einem Lexikonartikel, BdEGI 1872/74 der von Moritz Lindeman (1823-1908) stammen dürfte, heißt es beispielsweise, dass für den *Großfischfang* (Walfang) grundsätzlich reine Segelschiffe zum Einsatz kommen. Dampfer wären nur dann rentabel, wenn sie auch dem Robbenfang nachgingen. Beim Robbenfang, speziell in der Grönlandsee, käme es darauf an, bestimmte Gebiete schnell absuchen und anlaufen zu können, um die kurze Zeit zu nutzen, in der die Robben in großer Zahl auf dem Treibeis anzutreffen seien. Ein Segler sei bei ungünstigen Winden aber dazu nicht in der Lage, könne somit nicht an seine Beute kommen. Zwar träfe Vorstehendes im Prinzip auch auf den Walfänger zu, der sich nach vermeintlichen Wanderbewegungen und Aufenthaltsorten seiner Beute richte, aber das ganze spiele sich in einem viel weiteren zeitlichen und räumlichen Rahmen ab. Kurz – die Kosten, die für die Abschreibung und Wartung der Maschinen- und Kesselanlage einschließlich Schraube und Welle sowie für Kohlen, Betriebsstoffe und das Maschinenpersonal entstünden, seien im weltweiten Walfang nicht aufzufangen, - so jedenfalls die Meinung eines Experten aus dem Jahre 1873.

Im vorliegenden Fall war es also von vornherein nicht eindeutig, auf welche Beute man es abgesehen hatte und womit Geld verdient werden sollte. Hinweise bieten der obige Schriftwechsel und Dallmanns Notizen *Daten meiner Seereisen*. Dort heißt es, dass... *das Schiff nicht allein auf Pelzrobber, sondern auch auf Wallfischfang ausgehen sollte* und etwas weiter .... *In der Mitte November erreichte die South Shetland Inseln und suchte während der nächsten Monate bis März 1874 die verschiedenen Plätze auf diesen und den Orkney Inseln sowie auch auf den Palmer, Joinville, Louis Philippe und Grahams Land auf, fand jedoch nur wenige Pelzrobber und die schwarzen arktischen Polarwale, von welchen Sir James Clark Ross in seinem Buch schreibt so viele dort gesehen zu haben, fand ich keine, wohl aber viele*

*minderwerthige ohne und solche die nur schlechten unbrauchbaren Fischbein haben* (nach Pawlik 1996 S. 41).<sup>19</sup>

Diese Bemerkung lässt erkennen, wovon man sich Profit erhoffte: von den Fellen der Pelzrobben, den Barten der langsamen Polarwale (Südkaper) und selbstverständlich auch vom Öl derselben. Davon, dass die Kosten und die Gewinnerwartung der Reise mit den Ladekapazität der GROENLAND im Einklang standen, darf man sicher ausgehen. D.h. es ist genug Schiffsraum vorhanden gewesen, um die verschiedenen Beuteprodukte in gewinnbringender Menge an den Markt bringen zu können.

Das aus dem Speck (Blubber) gewonnene Öl der Seesäuger hat Jahrhunderte lang speziell als Leuchtöl Verwendung gefunden. Mit der schnell zunehmenden Industrialisierung und der damit einhergehenden Verstärkung trat aber das Problem der Beleuchtung in eine völlig neue Dimensionen – auch in der Dunkelheit wurde nun gearbeitet und gelebt. Mit den 1870er Jahren begann sich das aus Mineralöl raffinierte Petroleum zunehmend als Lampenbrennstoff im häuslichen Bereich durchzusetzen,<sup>20</sup> daneben war in Fabriken, öffentlichen Gebäuden und größeren Städten längst die Gasbeleuchtung eingeführt. Andererseits war das Öl der Bartenwale nicht im größerem Maßstab zur menschlichen Ernährung einzusetzen, d.h., dass bei zurückgehenden Fangergebnissen keine Tendenz zur Preissteigerung vorhanden war. Allerdings scheint es weiterhin Nachfrage gegeben zu haben, denn das Öl wurde in den 1870er Jahren auch auf deutschen Märkten noch gehandelt.<sup>21</sup> Anhang 1

Robbenfelle wurden am Markt gut bezahlt (Preise vergleiche z.B. bei Lindeman 1899 an verschiedenen Stellen – Größenordnung einige *Thaler* pro Fell), aber das Risiko, keine Beute zu finden, war groß, zumal die Jagd, auch in den südlichen Gefilden, auf ein enges Zeitfenster beschränkt war.

Anfang der 1870er Jahre zeichneten sich wesentliche Neuerungen ab: die Waljagd mit schnellen maschinengetriebenen Jagdschiffen und der Abschuss der Tiere mit Harpunengeschützen, die auf der Back dieser Schiffe montiert waren.<sup>22</sup> Dadurch wurden insbesondere die schnellen, bis dahin nicht bejagten und daher noch reichlich vorhandenen Finn- und Blauwale (Furchenwale) zur Beute. Die geschossenen Wale wurden zu Landstationen geschleppt, wo die Verarbeitung der Kadaver erfolgte. Angestrebt wurde die vollständige Nutzung und Vermarktung des Wales u.a. durch die Herstellung eines *Walguanos* als wertvolles Düngemittel – kurz: Es begann sich ein moderner, landgestützter Walfang zu etablieren, der im Wesentlichen durch den Norweger Sven Foyn (1809-1894) entwickelt wurde. Aus dem Briefwechsel zwischen Petermann und Rosenthal scheint im ersten Moment hervorzugehen, dass sich letzterer auch dieser Methode angeschlossen hätte. Das ist aber nicht sicher, denn von Christiansund aus, wo Rosenthal seinem Bericht nach nicht nur einen *bedeutenden Hafen* sondern auch *Brennereien* und *Guanofabriken* aus dem Boden stampfen will, lässt sich dieses Geschäft nicht betreiben, da die näherliegenden Gewässer im allgemeinen keine für den Küstenwalfang hinreichende Walvorkommen kennen.

---

**19** Damit meinte Dallmann Blau-, Finn-, und vermutlich auch Buckelwale.

**20** Für die Haushaltsbeleuchtung ist allerdings die Formel "Petroleumlampe ersetzt Tranfunzel" nicht ausreichend. Das Leuchtöl wurde nicht nur in Tranfunzeln, sondern in subtil konstruierten Lampen genutzt. Allein deren Anschaffungskosten werden vielfach eine schnelle Umstellung auf Petroleum verhindert haben. Allerdings sind auch Umrüstungen bekannt (vergl. z.B. Touché 1999 S. 148 u. S. 118 Abb. Studier- oder Goethelampe). Neben dem Seetieröl wurde im 18. und 19. Jahrhundert Rüböl (Rapsöl) verwendet. Erst neuere Züchtungen ermöglichen die Nutzung dieses Öles auch zur menschlichen Ernährung.

**21** Beim Verfassen des Textes wurde noch einmal ganz deutlich, in welcher komplizierter Weise die modernere Geschichte des Walfanges mit wissenschaftlich-technologischen, wirtschaftlich-industriellen und politisch-sozialen Entwicklungen einhergeht. Hinzu kommen geographisch-ethnographisch bedingte Besonderheiten. Da das Thema "Walfang" bei vielen Menschen emotional besetzt ist, wurde der Versuch gemacht, Hauptzüge der Walfangentwicklung darzustellen - Anhang 1.

**22** Ohne hier ins Detail gehen zu können, sei nur angemerkt, dass ganz wesentlich die Bremerhavener Firma *Cordes* an der Entwicklung solcher Geschütze beteiligt war.

Für derartige Niederlassungen sind Gebiete um das Nordkap herum geeignet. Genau dort war Sven Foyn aktiv.

Das, was Rosenthal in Christiansund baute und plante, war eine moderne Wal- und Robbenfangbasis mit Anlagen zur Veredelung und zum Versand der verschiedenen nordischen Produkte, eine Basis, die vergleichsweise günstig zu den Fangplätzen lag und im Zweifelsfalle billige Arbeitskräfte lieferte. Allerdings betrieb das von Rosenthal geleitete Unternehmen den Walfang nach klassischer Methode, d.h. mit Ruderbooten und Harpunen, wobei nicht auszuschließen ist, dass beim Harpunieren - beim *Festschießen* - auch spezielle Gewehre und Kleingeschütze vom Boot aus eingesetzt wurden. Die Bejagung von Furchenwalen war aber grundsätzlich ausgeschlossen, auch wenn Schiffe wie die GROENLAND, jedenfalls vorübergehend, mit Buggeschützen ausgerüstet waren.<sup>23</sup> Allerdings ist ein anderer Umstand erstaunlich. Die NOWAJA SEMLJA, ein Schiff der "Rosenthal-Flotte", ähnlich der GROENLAND, hatte 1874 die klassische Rundreise gemacht - 18. März bis 10. April<sup>24</sup> zum Robbenschlachten nördlich von Jan Mayen und von Anfang Juni bis September zum Walfang in der Davis Straße, dem Seegebiet vor Westgrönland<sup>25</sup>. Man hatte 6 Wale erlegt und ging heimreisend zunächst nach Christiansund, wo Knochen, Fluken und Schwänze gelöscht wurden und zur *Guanofabrik* gebracht wurden (Journaleintrag Sonnabend 19. September). D.h. doch, dass es eine "Methode Rosenthal" gab - die Zerlegung des Walkadavers an Bord und die Mitnahme aller Teile zur Verarbeitung an Land. Anders formuliert: Die "Methode Rosenthal" war im Prinzip mit dem identisch, was erst ab 1924 im antarktischen Walfang Gestalt annahm. Im Unterschied zu den Fabrikschiffen konnten Rosenthals Dampfer die Beute an Bord nicht verarbeiten und seine Fangschalupen konnten nicht, wie die schnellen Jagddampfer, Furchenwale erlegen (weiteres zur Entwicklung des Walfanges vergl. Anhang 1). Der Walfangexperte Klaus Barthelmeß hat gute Gründe zu der Vermutung, dass auch Rosenthal plante, in der Art wie Sven Foyn vorzugehen. Foyn hatte sich aber inzwischen durch Intervention bei König und Ministerium ein Patent gesichert, dass einem Monopol für den Furchenwalfang in norwegischen Gewässern gleichkam (Barthelmeß 1989 S. 36).

Rosenthal war mit seiner unternehmerischen Ausrichtung keineswegs alleine, das wird eindrucksvoll durch die Anzahl der Fahrzeuge unterstrichen, die noch einschlägig im Einsatz waren. Während der Walfangreise 1875 in die Davis Straße befanden sich häufig 6-8 Schiffe in der Nähe der GROENLAND. Einmal wird sogar von 15 *Dampfern* berichtet, mit denen man vor der Labradorküste (Cap Kater, ungef. 69°N) zusammenlag (am 14. Sept. mit 13 Schiffen). Im Journal der NOWAJA SEMLJA, 1874 heißt es unter dem 27. März, als man sich im Eis des Ostgrönlandstromes befand: .... *die Robben lagen auf einer großen Distanz zerstreut. 30 Schiffe fast alle Dampf. waren im Fang, ...*

Eine Aktion in der Antarktis zu beginnen, ist jedenfalls mit der oben angedeuteten Situation und der daraus folgenden Geschäftspolitik nicht im Widerspruch. Bereits im November 1872

---

<sup>23</sup> Offenbar war der erste Rosenthal/Wencke "Walfangdampfer" ALBERT, eine Bark mit Hilfsdampfmaschine (ein *gemischtes Dampfschiff*), mit einem Harpunengeschütz am Bug ausgerüstet. In der Weserzeitung vom 24. März 1867 heißt es: *An Geschütz befindet sich eine Kanone und eine von Herrn Cordes zu Bremerhaven angefertigte Doppelkanone, aus der zugleich mit einer Harpune und einer Bombenlanze geschossen werden kann .....* Bombenlanzen konnten möglicherweise auch von der GROENLAND verschossen werden. Jedenfalls entnimmt man dem Journal der GROENLAND von 1875 unter Freitag 9. September: *Der Dampf. Nowaja Semlja lief im Haven, erhielten eine Kiste mit Bombenlanzen, welche der Capt. von Hamburg mitgenommen, und nicht zum Schiffe gehörten ...*

<sup>24</sup> Das ist die Zeitspanne die am Fangplatz zugebracht wurde. Es wurden rund 2000 Robben erlegt (Journaleintrag 26. 4. 1874.) 1875 blieb die GROENLAND vom 22. März bis 10. April am Fangplatz. Nicht eine Robbe wurde dort erbeutet.

<sup>25</sup> Im konkreten Fall hielt man sich in der Zeit vom 8. Juni bis 4. September im Fanggebiet auf. Die GROENLAND, die 1875 in der Davis Straße auf Waljagd war, hielt sich dort vom 10. Juni bis 14. Oktober auf. Das Aufsteuern unter der Grönländischen Küste dauerte allerdings über 4 Wochen. Erste Wale sah man ab Mitte Juli.

dürfte der Plan bestanden haben, die GROENLAND in den Süden zu schicken (s. o. Brief Rosenthal-Petermann v. 16.11.). Rosenthal wäre bereit gewesen, das Schiff 1873 zur Durchführung einer Nord-Polar-Expedition an die italienische Regierung zu verchartern, aber Christoph Negri (1808-1896) konnte offensichtlich seine euphorischen Pläne nicht realisieren. Schon Barthelmeß hat darauf hingewiesen, dass die GROENLAND, die bereits am 28.1. von Christiansund zu einer Arktisreise ausgelaufen war, und zunächst nach Spitzbergen ging, um die *dort eingefrorenen 18 Norweger* zu bergen, von vornherein heimreisend zur Ausrüstung nach Hamburg bestimmt war (Barthelmeß 1989 S. 38). Die Rettung der 18 Norweger gelang nicht und hinzu kam, dass heimreisend der bekannte Kapitän Jacob Melsom (1824-1873) an Bord verstarb.

Das, was Rosenthal, wie er am 16.11.1872 an Petermann schrieb (s.o.), aus der New Bedforder Presse entnommen hatte, wird auch von Headland 1989 S.189 konstatiert. Hier heißt es für 1871 – *South Shetland Islands; there was a brief revival of United States fur sealing from this year* (bis etwa 1875). Belegt sind in der Saison 1873/74 sieben Schiffe im Gebiet der Shetlands. Neben der GROENLAND sechs amerikanische. Das Tagebuch nennt den *Schooner* FLYING FISH (27. Nov.), den *Schooner* LIZZIE P. SIMONS, richtig LIZZIE P. SIMMONS<sup>26</sup> (New York, Capt. Potts), mit dem Dallmann eine Mackerschaft einging (30. Nov., 2. Dez., 26. Dez.) und den *Schooner* THOMAS HUNT aus Stonington (Capt. Appelman richtig Appelman<sup>27</sup> 10. Dez., 17. Dez.) sowie den *Dampfer* FRANCIS ALLIN, richtig FRANCIS ALLYN<sup>28</sup> (26. Dez. 73). Alle Schiffe sind in Headland 1989 S.193-195 bestätigt. Die hier ferner genannten Schiffe FRANKLIN und GOLDEN WEST finden sich nicht im Tagebuch erwähnt – sind also vermutlich nicht mit der GROENLAND zusammen getroffen.<sup>29</sup>

Zurück zu Dallmanns obiger Bemerkung betreffend das Buch von James Clark Ross (Ross 1847). Dort heißt es wörtlich (in der dt. Übersetzung v. Julius Seybt, S. 390): *Wir sahen sehr große schwarze Wallfische, so zahm, dass sie sich von den Schiffen fast stoßen ließen, ehe sie Platz machten, und in so großer Zahl, dass Hunderte von Schiffen hier in kurzer Zeit eine volle Ladung Thran finden könnten. So hatten wir, kaum 10 Tage von den Falklandsinseln entfernt, schon neues Land und eine wichtige Station zum Wallfischfang, bloß 600 Meilen von einer unsrer Niederlassungen entlegen, entdeckt.* Diese Beobachtung bezog sich auf eine

---

<sup>26</sup> Diesen Hinweis verdanken wir Dr. Stuart M. Frank, Director Emeritus, Kendall Institute; and Senior Curator, New Bedford Whaling Museum.

<sup>27</sup> Diesen Hinweis verdanken wir Dr. Stuart M. Frank, Director Emeritus, Kendall Institute; and Senior Curator, New Bedford Whaling Museum.

<sup>28</sup> Es wird verschiedentlich behauptet, die GROENLAND sei das erste Schiff mit Dampfkraft in der Antarktis gewesen (z.B. Bartelmeß 1989 S. 39.) Das ist offenbar nicht richtig. Zumindest war die FRANCIS ALLYN gleichzeitig mit der GROENLAND dort. Dass die FRANCIS ALLYN mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet war, ist unbestritten, allerdings gab es bisher über den Zeitpunkt des Einbaues abweichende Ansichten. Hierzu schrieb uns Dr. Stuart M. Frank (13.1.2005): *Your "steamer" Francis Allin was actually the auxiliary-steam schooner Francis Allyn, 107 tons. Colby is likely correct in his claim that "The New London sealing schooner Francis Allyn became America's second steam whaler when she was given an auxiliary engine" (Colby 1990, p. 19), but I believe he is mistaken in giving the year of conversion as 1874, because for the entirety of 1874 the vessel was on a whaling and sealing voyage to South Shetland (specified below). If your source calls her a "steamer" in 1873, I can only suppose that the conversion to auxiliary steam must have taken place prior to her sailing in July 1873. In all, she made 23 whaling and sealing voyages, 15 of them from New London (1869-70), of which the 1873-75 voyage was the sixth -- the third of seven commanded by Captain Robert H. Glass. The managing agents were Williams, Haven & Co. [Thomas W. Williams and Henry P. Haven] and the destination South Shetland, sailed 25 July 1873, returned 14 June 1875, "clean" (no oil). During 1889-1902 she made eight voyages out of New Bedford, and the vessel burned in 1902.*

<sup>29</sup> Rosenthals Plan in den Südatlantik zu gehen, bestand allerdings schon lange vor der Gründung der Deutschen Polarschiffahrts Gesellschaft. Am 4. Februar 1871 schrieb er an Petermann: *Da ich in diesen Jahre endlich zur Ausführung meines lange gehegten Projektes: Ausbeutung und Befahrung des südlichen Eismeer, schreiten werde, und zu diesen Zweck wohl eine Station auf den Falklandsinseln einrichten muß, da ich hierzu zwei Dampfer verwenden werde, so wollte Sie freundlichst bitten, mir über die südlichsten Gegenden so wie über Falklands I., was Ihnen bekannt mitzuthellen, .....*

Stelle östlich von Joinville Island. Dass Wale nicht nur in Schulen, sondern bisweilen in riesigen Herden auftreten, war den Walfängern bekannt (vergl. z.B. Melvilles Reflexionen über diesen Gegenstand, Melville 1851/2004 S.540). Dallmann wird also den Bericht Ross' richtig interpretiert haben. Er suchte die Gegend um Joinville auf, blieb aber westlich der Insel. Beachtlich ist, dass sich Dallmann noch 1893 an die sich auf Ross stützende Argumentation für seine Reise 1873 so gut erinnert. Der Schluss, es müsste sich bei dieser Argumentation um etwas besonderes gehandelt haben, ist dadurch zulässig. Das ist um so verwunderlicher, da die Schilderung bereits 1847 erschienen war.<sup>30</sup>

## 1.2 Zum Journal/Tagebuch/Logbuch selbst

Üblicherweise dokumentiert ein Schiffstagebuch die navigatorischen Umstände einer Reise (einschließlich der Begebenheiten in den Häfen) wie Standorte, Landpeilungen, Wind und Wetter, Segelführung, Kurs und Geschwindigkeit, ferner nautische Besonderheiten, wie die Annahme eines Schleppers oder Lotsen u.ä. Eine wichtige Aufgabe des Tagebuches ist, nachzuweisen, dass alles (was guter Seemannsbrauch erfordert) für die Sicherheit und Pflege der Ladung (bzw. der Passagiere) getan wurde. In diesem Zusammenhang stehen auch Bemerkungen zur Sicherheit von Schiff und Besatzung, die konform mit Vorschriften und Gesetzen sein müssen. Alles das wird mehr oder weniger schematisch dargelegt. Schließlich ist ein Schiffstagebuch nicht zur Publikation gedacht. Damals wie heute war es im Wesentlichen eine Rechtfertigung der Schiffsführung gegenüber den Ladungsbeteiligten und Behörden. Zu einer Auswertung des Tagebuches dürfte es in den seltensten Fällen gekommen sein<sup>31</sup> – wenn, dann im Zusammenhang mit Unfällen, Ladungsschäden oder sonstigen Unglücksfällen; im Normalfall verschwand es in den Archiven der Reedereien. Es ist anzunehmen, dass neben dem vorliegenden Schiffsjournal auch ein Maschinentagebuch und ein Wettertagebuch geführt wurden, die allerdings nicht nachgewiesen werden konnten.

Durch seinen besonderen Zweck unterscheidet sich der Walfänger von einem Frachtsegler. Stärker als auf Frachtern ist hier das Führen eines Schiffsjournals von einem Zwang zur Rechtfertigung gegenüber dem Schiffseigner motiviert. Dieses ist jedenfalls im 19. Jahrhundert an deutsch/dänischen Beispielen sehr deutlich zu zeigen (Lehmann 2001). Zu rechtfertigen ist das Fangergebnis, das sich nicht nur an der Zahl der erlegten Wale bemessen darf, sondern die während der Reise erlitten Verluste an Menschen und Material mit in Rechnung stellen muss. Ob sich Dallmann und Küper sozusagen in der Tradition der "Führer Commandeure" sahen, als sie das Tagebuch vergleichsweise ausführlich anlegten, lässt sich nicht mehr feststellen. Der Text, der über Navigation, Segelführung, Informationen zum Wetter u. dergl. hinausgeht, lässt auch Rückschlüsse auf das Leben an Bord zu. Es gibt gute Gründe anzunehmen, dass eine relativ detailreiche Schilderung von Rosenthal gewünscht war, der wiederum bei seinem Freund Petermann im Wort war. Dieser Umstand erklärt die "doppelte Buchführung". Der Leser wird allerdings schnell konstatieren, dass von einer wirklich ausführlichen Tagebuchführung nicht die Rede sein kann. Der Textumfang

---

<sup>30</sup> Nicht nur Dallmanns Reise kann als Spätfolgen dieser "Entdeckung" angesehen werden. Zeitgleich wurden Ross' Angaben durch die als Walfänger bekannten Gebrüder Gray (John und David) 1874 erstmals aufgegriffen. Ihre Brochure/Denkschrift - *Reports on New Whaling Grounds in the Southern Seas* - wurde durch D. Gray 1891 erneut aufgelegt und fand offenbar Akzeptanz (vergl. auch Anlage 1).

<sup>31</sup> Ab Mitte des 19. Jahrhundert wurden Tagebücher von damals neu entstehenden nautischen Institutionen unter ozeanographischen und meteorologischen Gesichtspunkten ausgewertet. Ziel war die Erstellung sog. Monatskarten für verschiedene Seegebiete. Mit Hilfe dieser Karten wurden die Kurse so ausgewählt, dass zu erwartende Winde und Strömungen ausgenutzt werden konnten. Dadurch konnten deutliche Verkürzungen der Reisezeiten erreicht werden. Teilweise wurden dazu besondere Vordrucke, sogenannte Wettertagebücher, benutzt. In dem Journal der GROENLAND von 1875 finden sich Anstreichungen, die auf eine Auswertung hindeuten. Wann und in welchem Zusammenhang diese stattgefunden hat, ließ sich leider nicht ermitteln.

unterscheidet sich nicht wesentlich von den Aufzeichnungen der Arktisreisen unter Kapitän Hashagen im Jahre 1874 (als Kapitän des Schiffes NOWAJA SEMLJA) und 1875 (als Kapitän des Schiffes GROENLAND).<sup>32</sup>

Dass das Journal komplett durch Küper geschrieben wurde, deutet darauf hin, dass die anderen Wachhabenden ihre Angaben in eine Kladder geschrieben haben, die dann übertragen wurden. Solche Verfahren sind wenig später nicht mehr konform mit guter seemännischer Praxis. Das Schiffstagebuch der GAUß, die in den Jahren 1901-1903 die erste deutsche Südpolarexpedition durchführte, ist selbstverständlich während der Seereise jeweils von den wachhabenden Offizieren geführt und unterzeichnet worden.<sup>33</sup>

Zu vermuten ist, dass Petermann mit dem Logbuch in keiner Weise zufrieden sein konnte. Die seemännischen Berichte und die Details der Fangarbeit und der sozialen Probleme waren für ihn unbrauchbar. Für Petermann zählten nur die geographischen Entdeckungen und diese waren, wie oben ausgeführt, spärlich und zudem schlecht dokumentiert und gestützt. Sein Temperament in Rechnung stellend, darf man davon ausgehen, dass er vor Empörung schäumte, als er erfuhr, dass es Dallmann allem Anschein nach ein Leichtes gewesen wäre, ein oder mehrere Breitengrade weiter nach Süden vorzustößen, und zwar ohne besondere Mühe und ohne übermäßigen Zeitaufwand.

Denkt man sich in die unmittelbaren Schiffsgeschehnisse hinein, könnte dieser Umstand allerdings auch heute noch ein Kopfschütteln verursachen. Spekulationen über die Hintergründe der Entscheidung sind natürlich sinnlos. Unter objektiven Aspekten war die frühe Umkehr eine Fehlentscheidung. Angesichts der Zeit, die später vergeudet wurde, wäre das Fangergebnis z.B. durch einen dreitägigen Abstecher nicht negativ beeinflusst worden, auch wenn im Süden ein Jagderfolg ausgeblieben wäre.

### 1.3 Kurzer Abriss der Reise und Kommentare

Anlässlich des Auslaufens der GROENLAND zu einer für deutsche Verhältnisse ungewöhnlichen Reise wurde nur eine kurze Notiz unter dem 25. Juli in der Hamburger Zeitung *Reform* gefunden: *Die Deutsche Polarschiffahrtsgesellschaft entsandte vorgestern ihr Dampfschiff "Grönland" auf die Entdeckungsreise nach der Südsee. Die Dauer der Reise wird sich nach dem Resultate des Robben- und Walfischfanges richten, jedenfalls aber 10 Monate in Anspruch nehmen.*<sup>34</sup> Bemerkenswert, dass hier eine *Entdeckungsreise* angekündigt wurde. Dieses dürfte aber in dem Sinne der Entdeckung neuer Fangplätze zu verstehen gewesen sein.

---

<sup>32</sup> In einem Brief Rosenthal an Petermann vom 13. August 1868 heißt es: ... *beifolgend die Logbücher des Bienenkorb; leider sind dieselben nicht ganz so geführt wie ich gewünscht hätte, ...* . In diesem Brief erfährt man auch, dass sich Petermann um das Logbuch der FLORA und die Journale der HANNOVER und der HUDSON bemüht hat (alles Wal- und Robbenfänger).

<sup>33</sup> Allerdings könnte im Falle des vorliegenden Journals eine Rolle gespielt haben, dass, wenn wie oben vermutet, die Amerikaner mit Wache gegangen sind, Dallmann vermeiden wollte, dass es zweisprachig geführt wurde. Dieses Argument könnte auch für die anderen erwähnten Journale aus den Jahren 1874 und 1875 gelten, die ausschließlich von Kapt. Hashagen geführt wurden. Man darf vermuten, dass norwegische Steuerleute Wache gingen.

<sup>34</sup> Wie schon im Text angedeutet, wurden Hamburger, Bremer und Bremerhavener Zeitungen durchkämmt, aber keine weiteren Berichte zum Auslaufen der GROENLAND gefunden. Zumindest ist zu konstatieren, dass die Artikel spärlich gesät waren, also Rosenthals Wunsch nach Geheimhaltung der Reise weitgehend erfolgreich war. In einer Quelle ist von einer Notiz in der englischen Wissenschaftszeitschrift NATURE die Rede. Auch dieser konnte nicht gefunden werden. Möglich, dass es sich bei der Sache um eine Verwechslung gehandelt hat, denn in NATURE erschienen damals zahlreiche Notizen und Artikel zur aktuellen Polarforschung (vergl. z.B. Fußnote 6).

Mit 19 Mann Besatzung verließ das Schiff am 22. Juli um 2 Uhr Nachmittags Hamburg. Die Besatzungsliste ist erhalten (s. Anhang 2). Offensichtlich hat man es nicht eilig gehabt, denn erst am 25. um 13 Uhr wurde der Seelotse bei Elbe 2 abgegeben, ohne dass zuvor besondere Vorkommnisse Erwähnung fanden. Man kam in der Nordsee zunächst gut voran. Am 29. war ein erstes Disziplinarvergehen zu registrieren. Heizer Ziese schlief auf Maschinen-Wache - allerdings war kein Feuer unter dem Kessel - und der zweite Ingenieur war zur Koje gegangen!? Dieser Vorfall sei lediglich erwähnt, weil laut Musterrolle zwei Maschinisten und nur ein Heizer auslaufend an Bord waren, aber am 29. April 1874 in Montevideo, ein Tag vor dem Auslaufen, fand ein weiterer *Feuermann* namens Fritz Hühnke Erwähnung, der wegen eines Augenübels im Hospital zurückgelassen werden musste.<sup>35</sup> Der Name Hühnke taucht aber weder in der Musterrolle noch in einer anderen erhaltenen Liste auf. Es ist allerdings wahrscheinlich, dass ein zweiter Heizer/Feuermann an Bord war, denn anders wäre ein längerer Betrieb der Maschine nur mit Hilfe von Deckpersonal durchzuhalten gewesen.<sup>36</sup>

Im Kanal traf man auf Gegenwinde, die man unter Maschine nicht überwinden konnte. Es wurde gekreuzt. Aus dem Tagebuch kann man jetzt eine schiffstechnisch interessante Angabe ableiten: Bei mäßiger Brise und unruhiger See ging das ziemlich abgeladene aber sicherlich saubere Schiff 75° an den scheinbaren Wind, wobei eine Geschwindigkeit von 4,5 kn erreicht wurde und man mit einer Abdrift von 6,5° (1/2 Strich) rechnete (V 30. Juli). Mit anderen Worten: Das Schiff konnte keinen nennenswerten Weg zu Luv zurücklegen. Das, was im Tagebuch unter der Tabelle als *Distance* angegeben wird, ist näherungsweise die Distanz, die in 24 Stunden auf der Kurslinie zurückgelegt wurde. Es ist also eine Art "Zieldistanz". Das heißt, die in der "Kanalachse" zurückgelegten Distanzen waren unter dem 30.7.: 23sm, unter dem 31.7.: 40sm, 1.8.: 23sm, 2.8.: 40sm. Erst am 2.8. wurde nach dem Mittag bei Windstille in Sichtweite Casquets (Leuchtturm westlich der Kanalinsel Alderney) für 15 Stunden die Maschine angestellt und am folgenden Mittag konnten 70sm Zieldistanz verbucht werden. Am 5. August Mittags wurde endlich Lizard passiert, d.h. die Reise durch den Kanal hatte 8 Tage in Anspruch genommen. In dieser Zeit war man nur 15 Stunden unter Dampf gewesen. Rund vier Tage Dampfzeit hatte man auf der Elbe und in der Nordsee in Anspruch genommen. Ausgehend Kanal kam man mit nördlichen Winden auf backbord Bug schnell vorwärts und versuchte Höhe mitzunehmen, was sich als richtig erwies, da der Wind bald wieder rückdrehte. Am 10.8. wurde gewendet, um den veränderlichen Winden zu folgen.

Unter dem 13.8. ist erstmals davon die Rede, dass das Schiff zuviel Wasser macht.

Am 29. 8. vormittags wurde die Reede von Fayal (Azoren) erreicht. Aber schon ab 18. August hatte man die Tagebuchführung vereinfacht: *Hörten von heute auf Logge zu führen, da dieses beim Ausüben des Fischfanges doch unmöglich ist.* Dies ist nun in der Tat ein merkwürdiges Argument, auf dessen Kommentierung hier verzichtet wird.

Über einen Ausguck im Vorbramtop, d.h. an der höchsten Stelle des vorderen Mastes, wird erstmals unter dem 21. 8. berichtet. Man befand sich auf 45°N 25°W und hielt es offenbar für möglich, Wale anzutreffen.

In Fayal wurden u.a. 25t Kohlen nachgebunkert (was etwa dem Verbrauch entsprochen haben dürfte) und fünf Mann angeheuert, in Flores weitere 15. Dadurch hatte sich mit dem Verlassen von Flores die Besatzungsstärke buchstäblich verdoppelt. Tagsüber wurde jetzt, wie auf einem klassischen Whaler, mit zwei Mann vom Vor- bzw. Großtopp nach "Fischen" Ausschau gehalten. In *Porto Praya* kam man am 20. September Mittags an. In zehn Tagen waren damit rund 1500 sm zurück gelegt worden, was ziemlich genau der Strecke Ausgang Kanal bis Fayal entsprach, wofür man zuvor 24 Tage gebraucht hatte.

Mit neun weiteren Leuten von den Kap Verden (u.a. vier *Bootssteuerer* und zwei *Officiere*) waren nun einschließlich Dallmann 49 (50) Personen an Bord, *als die Reise nach der Südsee*

---

<sup>35</sup> "Augenübel" waren bei Heizern nichts ungewöhnliches. Sie wurden durch Kohlenstaub verursacht.

<sup>36</sup> Als die FALCON ex GROENLAND 1893 die Peary-Expedition in den Smith Sund brachte, waren drei Heizer an Bord. Es gibt sogar ein Photo von ihnen (Peary 1898 Bd.2 S.31).

am 27. September fortgesetzt wurde. Das Zielgebiet war rund 4750 sm entfernt. Der loxodrome Kurs war  $201,5^\circ$  (ungefähr SSW), also einem Großkreis ähnlich, sodass ohne weitere Kursänderungen das Ziel auf dem theoretisch kürzesten Weg erreicht werden konnte. Der Kurs führte rund 30 Meilen östlich an St. Paul vorbei (9.10.). Diese 25m aus dem Meer aufragende Klippe wird unter Normalbedingungen aus 6-8m Augeshöhe tagsüber in 16 sm Entfernung gesichtet. Bis zur Breite von Rio de Janeiro lief man praktisch auf der Kurslinie (Rio lag 200 sm davon westlich). Danach folgte eine zunehmende Abweichung nach Westen, die sicher Methode hatte, weil man unter Land eher auf Wale zu treffen hoffte. Mit 420 sm wurde die größte Entfernung von der Ideallinie Anfang November im Gebiet vor dem La Plata erreicht.

Es wurde ausschließlich gesegelt, und es war für alle Beteiligten sicherlich unbefriedigend, dass man während der 54tägigen Anreise nur ein einziges Mal zwei Boote zur Waljagd aussetzen konnte (3.10). Im Bereich  $40^\circ$  Süd sah man zwar viele *Finnfische* (Finnwale) und große *Humbacks* (Humpbacks - Buckelwale), aber keine der möglichen Beutetiere - Pottwale oder Südkaper/Right Wales. Neben vielen interessanten meteorologischen Erscheinungen werden nur zwei Schiffsbegegnungen erwähnt.

Am 18. November, noch im Antarktischen Frühling, wurde King George Island gesichtet. Von nun an überschlugen sich die Ereignisse. Das Schiff hatte mehrere Grundberührungen, die aber alle glimpflich verliefen. Man traf u.a. den Schooner LIZZIE P. SIMONS aus New York, mit dem man eine *Compagnie machte*. Stürme waren abzuwettern. Symptome von Skorbut zeigten sich.

Die Eintragungen unter dem 9. und 10. Januar 1874 machen Schwierigkeiten bei der Interpretation, speziell wenn man sie mit der *Karte des Gebietes südlich von Kap Horn* von 1885, in Einklang bringen will. Man erkennt nicht, wie weit Dallmann wirklich nach Süden gekommen ist. Aus der Beschreibung geht aber hervor, dass die Landung am 10. Januar nach dem Queren der Bismarck Straße erfolgte. Daraus ist zu schließen, dass der Platz mindestens auf  $65^\circ 2'S$  Süd gelegen haben muss, nicht auf  $64^\circ 55'N$ , wie im Journal gesagt. Damit ergibt auch die Skizzierung der Kaiser Wilhelm Inseln einen Sinn. Bei aller Phantasie, der es bedarf, um eine Übereinstimmung zwischen einer modernen Seekarte und der oben erwähnten 1885er Karte herzustellen, gibt doch einen signifikanten Punkt, den man überprüfen kann, nämlich den Eingang zur Roosenstraße. Diese Straße trennt Wienke Isl. und Anvers Isl. Das östliche Kap liegt auf der 1885er Karte auf  $65^\circ 10'S$ , gehört aber eigentlich auf die Breite  $64^\circ 52'S$ . D.h. die Objekte sind im südlichen Teil der Karte 18sm zu weit südlich eingetragen. Um 11 Uhr am 10. 1. kamen die Leute vom Landeplatz wieder zurück. Unter dem 11. wird definitiv erst nachts NNO gesteuert. Was bis nachts gemacht wurde, wird nicht deutlich. Es könnte also so gewesen sein, dass man bis  $65^\circ 30'S$  kam (fast bis  $66^\circ$  Süd, wie Dallmann später verlauten ließ). Wahrscheinlicher ist aber, dass man nicht über  $65^\circ 15'S$  hinauskam. Jedenfalls wird am 11. mittags die Breite schon wieder mit  $64^\circ 6'S$  angegeben.

Im Laufe des Monats wurde zunächst versucht, nach Osten zu kommen, bis man auf Meereis stieß. Von der Position  $63^\circ S$ ,  $47^\circ W$  ging es zu den South Orkneys, wo erfolgreich gejagt wurde. Dieser Erfolg wurde aber durch anhaltendes schweres Wetter relativiert. U.a. gingen mehrere Boote über Bord, nach denen man später vergeblich suchte. Mit viel Glück kam man bei schlechter Sicht von einem Eisberg frei. Die Brandungsgischt spritzte schon an Deck. Der Kohlenvorrat war am 17. Februar auf die Menge, die in den regulären Bunkern untergebracht war, auf etwa 50t zusammenschmolzen, damit konnte man noch etwa 10 Tage unter Maschine agieren. Mit Erleichterung wurde das Erreichen von Potter Cove am 25. Februar vermerkt. Hier blieb man bis 6. März liegen. Nachdem unter Dampf die Nelson Straße passiert war, segelte man auf Backbord Bug mit nordwestlichem Kurs mit Ziel Falkland Islands, die am 13. März erreicht und am 23. März verlassen wurden. Der Sinn dieses Aufenthaltes, lässt sich dem Journal nicht entnehmen. Wahrscheinlich sollte Dallmann hier die Möglichkeiten zur Errichtung einer Station überprüfen (vergl. Fußnote 29). Auf dem Weg

nach Montevideo wurde noch ein stattlicher Pottwal erlegt. Das Schiff kam am 16. April in Montevideo an, was keinen guten Reiseschnitt darstellte. Zwar heißt es im Kopf des Journals *auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo kreuzten nach Wallfische*, aber dass der Reisekurs deshalb verlängert wurde, lässt sich nicht erkennen. Man hatte allerdings unter Gegenwinden zu leiden. In Montevideo wurde von einigen Matrosen Krakeel gemacht und 22 Mann desertierten. Leider konnte bis dato nicht ermittelt werden, wer desertierte. Eine Musterrolle zum Einlaufen in Hamburg wurde nicht nachgewiesen.<sup>37</sup>

Am 29. April wurde die Reise von Montevideo mit dem Ziel Fayal fortgesetzt. Man erreichte die Insel am 29. Juni und ging in Horta zu Anker. Das direkte Anlaufen der Azoren deutet darauf hin, dass die "Deserteure" überwiegend Kap Verde Leute waren, denn in jedem Falle hätte Dallmann die Kap Verden angelaufen müssen, um die dort angeheuerten Leute wieder abzusetzen.<sup>38</sup>

Die Reise von den Azoren nach Hamburg (2. - 23.7.1874) verlief planmäßig. Unterstützung durch die Maschine wurde bis in die Elbmündung nur für wenige Stunden gebraucht.

## 1.4 Zu dem Schiff Groenland

Die Bark mit Hilfsmaschine wurde als FREDDY 1871/72 in Bremerhaven auf der Wencke Werft am linken Geesteufer erbaut und 1872 unter dem Namen GROENLAND in die "Deutsche Polar-Schiffahrts-Gesellschaft" eingebracht. In der offiziellen deutschen Schiffsliste (AVDK 1873 S.142/143) ist sie mit dem Unterscheidungssignal KMCG, Heimathafen Hamburg als Schraubendampfer mit einer Tragfähigkeit von ca. 400t und einer Maschinenleistung von 95 *Effektive Pferdekkräfte* eingetragen. Es handelte sich um ein Speziialschiff für den Wal- und Robbenfang, das auf englischen Vorbildern fußte. Bauunterlagen zu dem Schiff wurden bisher nicht gefunden. Photographien aus der Zeit bis 1876 sind nicht bekannt. Die Photos in Peary 1898 Bd.2 S.4, 40, 66, 150, 208 auf denen die FALCON ex GROENLAND gezeigt wird, sind nicht sehr detailreich, vermitteln bestenfalls einen allgemeinen Eindruck.<sup>39</sup>

Ob die GROENLAND 1872 eine Fangreise unternommen hat, ist nicht überliefert. Jedenfalls ist sie Ende Januar 1873 unter der Führung des bekannten norwegischen Kapitäns Jacob Melsom (1824-1873) nach Spitzbergen ausgelaufen, wie aus den oben gegebenen Briefauszügen ersichtlich. Nach der Antarktisreise 1873/74 war sie im Frühjahr 1875 zum Robbenschlag an der Ostküste Grönlands und zum Walfang in der Davis Straße eingesetzt<sup>40</sup>. Beide Reisen standen unter dem Kommando von Kapitän Hashagen. Mit der Liquidation der DPG wurde sie 1876 an englische Eigner verkauft, in FALCON umbenannt und weiterhin im Robben- und

---

<sup>37</sup> Die Nachforschungen in Montevideo blieben erfolglos. Wir danken Dr. Carlos Bauzá für seine Unterstützung.

<sup>38</sup> Die Desertion der Besatzungsmitglieder in Montevideo gibt Anlass zu verschiedenen Vermutungen. Im Regelfall erfolgte die Bezahlung der Besatzungsmitglieder mit der Abmusterung. D. h. mit dem Anlaufen von Montevideo und der Desertion hätte die Reederei auch die Bezahlung der Leute gespart. Man könnte also auf den Gedanken kommen, dass zumindest die Kap Verde Leute von der Aussicht auf ein Anlaufen Montevideos angelockt wurden. Ausreisend wurde die Rio de la Plata Mündung gekreuzt. Ein Abstecher nach Montevideo zur Aufnahme von Frischproviant und Wasser wäre zeitlich kein Problem gewesen. Aber nicht einmal die Falklands wurden angelaufen - Angst vor Desertionen?

Küper schreibt, man hätte die Namen der Desertierten den uruguayischen Behörden gemeldet.

<sup>39</sup> Den Hinweis auf die Photos verdanken wir Dr. Peter- M.Pawlik, Bremen. Pearys Schilderungen, die im Zusammenhang mit der FALCON stehen, sind nichtssagend. Das Expeditionswerk enthält keinerlei Skizzen und nur wenige vage Angaben zu Eigenschaften des Schiffes.

<sup>40</sup> Das Schiff verließ Hamburg am 6. März 1875. Wegen des Eisganges musste man Schlepperassistenz nehmen. Ein Lotse war an Bord. Offenbar wegen eines starken Ostwindes war wenig Wasser in der Elbe. Das Schiff lief mehrfach auf, geriet unter Eisdruck usw. Die abenteuerliche und gefährliche Reise bis *Cuckshaven* dauerte 44 Stunden. Das war aber erst der Anfang der Misslichkeiten. Das Schiff brach später einen Schraubenflügel und kam mit einer Beute von zwei Robben und einem Eisbären am 17. April in Christiansund an.

Walfang eingesetzt. 1893 diente das Schiff Robert Edwin Peary (1856-1920) als Expeditionsschiff. Peary und seine Leute einschließlich seiner Gattin überwinterten an der Station am Südrand des Kane Basins auf Grönland (Bowdoin Bay). 1894 kehrte das Schiff zurück um Frau Peary und Wissenschaftler in die Zivilisation zurück zu bringen. Peary, der eine zweite Überwinterung auf Grönland durchführte, erwartete die FALCON ab August 1895. Aber statt dessen kam die KITE ex NORWEGEN, auch ein Schiff der ehemaligen Deutschen Polar Schifffahrts Gesellschaft. Die FALCON ex GROENLAND war inzwischen gesunken.<sup>41</sup> Die GROENLAND hatte, für eine Fangreise voll ausgerüstet, einen Tiefgang von 15,5 Fuß. Der maximale Tiefgang dürfte nicht viel größer gewesen sein. Zu dieser Ausrüstung gehörten neben Wasser, Proviant und diversen Gerätschaften etwa 260t (Stein)Kohle (Angaben aus dem Journal von 1875, 6.3. und 4.5.) Die GROENLAND als typischer "Wal- und Robbenfangdampfer" unterscheidet sich durch ihre Größe von ihrem Vorgängerbau, der 1867 abgelieferten ALBERT (die auf einem Gemälde von Carl Fedeler dargestellt ist, das im Deutschen Schifffahrtsmuseum hängt). Für die ALBERT werden Kiellängen von 146 Fuß angegeben, 44,5m gegenüber 37,6m für die GROENLAND. In einem Brief an Petermann vom 28. Mai 1869 heißt es, *Kohlen hat der Albert 453 tons* und an einer anderen Stelle erfährt man, dass der Kohlenvorrat für 1600 Stunden Dampf ausreichen soll. Das sind Werte, die weit über die Kapazitäten der GROENLAND hinausgehen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang auch, dass die ALBERT z.B. mit 63 Mann in See ging (WZ 4.3.1867) im Vergleich zu etwa 50 die auf der GROENLAND an Bord waren.<sup>42</sup>

Plausible Aussagen zur GROENLAND kann man wagen, weil 1873 ein Schwesterschiff als JAN MAYEN in Bremerhaven vom Stapel lief. Dieses Schiff erlangte später buchstäblich Weltruhm, da es von dem schwedischen Wissenschaftler E.A. Nordenskiöld (1832-1901) gekauft wurde und 1878/80 als VEGA die Nord-Ost-Passage bewältigte und den Eurasischen Kontinent umsegelte. In der zweibändigen deutschen Ausgabe der Reiseschilderung findet man mehrere Stiche des Schiffes und drei Pläne im Maßstab 1:462 - ein Längsschnitt und die Draufsicht auf Haupt- und Zwischendeck. Die Pläne sind sehr grob, jedenfalls nach heutigen Maßstäben nicht sehr vertrauenswürdig (Nordenskiöld 1882 S.8). In verschiedenen Publikationen sind Photos und Abbildungen des Schiffes zu finden. So z.B. in Nordenskiöld 1980 S. 85 u. 86; Kish 1973 (Bildteil o. Seitenangabe); die beiden Photos der VEGA in Pawlik 1996 sind mit denen in Kish 1973 identisch.

Einen weitgehend durch Originaldokumente gestützten bis zum Jahr 1882 reichenden Vermessungsverlauf der VEGA gibt Jäger 1980 S.25. Die Bremer Maße waren: Länge zwischen den Steven 39,70m, Breite 7,28m, Tiefe des Schiffes im Raum 5,21m. In Nordenskiöld 1882 S.7 wird angegeben: Länge im Kiel 37,6m, Länge über Deck 43,4m Höchste Breite 8,4m, Tiefe des Raumes 4,6m. Die Tragfähigkeit des Schiffes wird zu 353t benannt (nach Bremer Vermessung 388t) wobei die schwedischen Vermessungen auch noch

---

**41** Das Ende des Schiffes wird in Peary 1898 Bd.2 S.535 und S.207 Fußnote erwähnt und wie folgt geschildert: *From Diebitsch (seinem Schwager) I learned that the Falcon had been lost with all on board the previous October (Oktober 1894) after landing my party in Philadelphia. .... Falcon, after landing my party in Philadelphia, was lost with all on board, while returning from that port to St. John's (Heimathafen der FALCON).* In Pawlik 1996 S.55 wird zusätzlich erwähnt, dass das Schiff in Philadelphia Kohle geladen hatte und am 3.10. 1894 von dort ausgelaufen war.

**42** Die Rosenthal - Wencke Schiffe sind wiederum den schottischen / englischen Barken/ "Dampfern" ähnlich, die bis in die 1880er Jahre an beiden Küsten Grönlands der Robben- und Waljagd nachgingen. Dieses sind Schiffe wie ACTIVE, ARCTIC, ESQUIMAUX, INTREPID, MAZINTHIE, POLYNIA, RAVENSCRAG, VICTOR um nur einige der Namen zu nennen, die die Tagebücher durchziehen. In Lubbock 1937 findet man neben Skizzen und Photos der Schiffe, auch Photos vom Deck der Schiffe (vielfach von der ECLIPSE). Die hier festgehaltenen Szenen dürften sich nicht wesentlich von denen unterscheiden, die man auch auf der GROENLAND hätte beobachten können.

Das Rosenthal mit der Wencke Werft eigene Wege in der Entwicklungen der Fangschiffe ging, lässt sich aus einem Brief erahnen (an Petermann v. 26.1. 72), in dem er seinen Ärger beschreibt, weil seine *Concurrenten* die von ihm konzipierte *auflaufende Boogvorm* kopieren.

eine abgabepflichtige Netto-Tragfähigkeit von 239t anführen. Leider sind keine Tiefgänge angegeben. Wenn man den Maximaltiefgang im Seewasser (Spez. Gew. 1025kg/m<sup>3</sup>) mit 4,8m abschätzt und einen Völligkeitsgrad von 0,7 bei 40m Wasserlinienlänge und 7,3m Breite annimmt, wäre die Wasserverdrängung des abgeladenen Schiffes immerhin rund 1000t.

Nicht sehr gut konnte die Frage nach dem Komfort der Unterkünfte der Mannschaften und Offiziere beantwortet werden. Wieder von der Ähnlichkeit zwischen GROENLAND und VEGA ausgehend, kann man auf Nordenskiöld 1882 zurückgreifen.<sup>43</sup> Danach gab es sieben Kammern im Achterschiff und eine Kammer Bb. vorne. Im Vorschiff war die Mannschaft untergebracht. Hier gab es wohl einzelne Kojen, aber auf der GROENLAND dürfte der größte Teil der Mannschaft in Hängematten geschlafen haben. Der achtere Aufbau war gegenüber dem Hauptdeck abgesenkt. Er überragte dieses nur um etwa 1m. Von den achteren Kammern hatten nur die beiden vorderen Bullaugen zum Hauptdeck (vergl. Photo Peary 1898 S.23). Ein Skylight erhellte den sogenannten Salon, in den die Türen der Kammern mündeten (s. Abb. Nordenskiöld 1882 Bd.1 S.472).<sup>44</sup> Über den Kammern, unmittelbar vor dem Schlot, war das Brückenhaus montiert. Auf den verschiedenen Photos die von der VEGA erhalten sind, macht dieses einen vergleichbar kompakten Eindruck - mit alleine drei seitlichen Fenstern.<sup>45</sup> Diese Anordnung scheint auf der FALCON keine Entsprechung zu haben. Dafür scheint 1893 ein großen Aufbau hinter dem Fockmast gestanden zu haben. Die Art der Belichtung und die Beheizung der vorderen Räumlichkeiten konnte nicht ermittelt werden. Einige weitere technische Einzelheiten findet man in Jaeger 1980 S.25. Diese stammen aus einem Besichtigungsprotokoll, das in Göteborg am 8. Juli 1873 ausgefertigt wurde. Das Schiff war als Bark getakelt und trug an Vor- und Hauptmast je zwei Stengen und vier Rahsegel. Die Bezeichnung war derart, dass die beiden oberen Segel als Bramsegel bezeichnet wurden (Vor- und Voroerberam und Groß- und Großoberbram - die Bramrahen mussten gehievt werden)<sup>46</sup>. Das Vorgeschirr bestand aus drei Segeln. Am Kreuzmast wurden ein Besan und ein Gaffeltoppsegel gefahren. Zwischen den Masten konnte jeweils ein Stengestagesegel gesetzt werden, d.h. die Standardbesegelung war nicht üppig. Man beachte, dass z. B. die englischen Whaler häufig nicht einmal doppelte Bramsegel fuhren (vergl. Lubbock 1937 Sail and Spar plan of "Hope" of Peterhead im Anhang des Buches, ferner verschiedene über das Buch verteilte Abbildungen).<sup>47</sup> Die vergleichsweise schlichte Ausstattung mit Segeln hatte zwei Gründe. Zum einen, musste eine Bedienbarkeit mit einer kleinen Restbesatzung gewährleistet sein, wenn die Leute in den Whalebooten auf Waljagd waren. Ein anderer Aspekt dürfte gewesen sein, dass speziell bei der Ostgrönlandfahrt im Frühjahr nicht selten die Takelage vereiste. Segel wurden brettartig, das laufende Gut ließ sich nicht oder nur noch sehr schwierig benutzen. D.h. Segelmanöver waren nur noch eingeschränkt möglich. Komplizierte Takelagen wären nicht zu bedienen gewesen.

Etwas zu den Fahrtleistungen unter Segeln: Diese werden durch das Tagebuch relativ gut dokumentiert. Die GROENLAND dürfte unter günstigen Raum- und Vorwindkursen bei mittlerem Tiefgang und sauberem Unterwasserschiff maximal 9kn erreicht haben. Geschwindigkeiten über 8kn werden z.B. unter dem 9. August vermerkt. In dem Tagebuch

---

<sup>43</sup> Erstaunlicherweise wird in Nordenskiöld 1882 nichts über Umbauten im Bereich der Kabinen und Unterkünfte berichtet. D.h. die Annahme, dass nichts Wesentliches umgebaut wurde, ist naheliegend. Erst in Japan wurden zwei zusätzliche Kabinen für Personen im Zwischendeck eingebaut.

<sup>44</sup> In Peary 1898 Bd.2 S.9 gibt es eine Schilderung und ein Photo des "Gemachs", das der Autor zusammen mit seiner Frau bewohnte. Danach scheint die Raumaufteilung etwas anders als auf der VEGA gewesen zu sein.

<sup>45</sup> Das Deckhaus wird offenbar in den Skizzen in Nordenskiöld 1882 Bd. 1 S. 8 nicht entsprechend den Photos z.B. Kish 1973 wiedergegeben.

<sup>46</sup> Bei einer Beschreibung der ALBERT (WZ 24.3.1867) ist von doppelten Marssegeln die Rede.

<sup>47</sup> Siehe z.B. die ECLIPSE in Lubbock 1937 S.399 wo man allerdings auch das Photo einer HOPE, 1873 mit doppelter Bram findet. Merkwürdig - Peary 1898 Bd.2 S.150, wo die FALCON, 1894 ohne Fockrah abgebildet ist.

von 1875 werden mehrfach 8,5kn angegeben. Die als Schwesterschiff der GROENLAND anzusehende NOWAJA SEMLJA segelte 1874 für die Dauer von fast 24 Stunden um 9kn.<sup>48</sup>

Glücklicherweise gibt es wegen der detaillierten Tagebucheintragungen bis zum 18. August 1873 mehrere Gelegenheiten, um die Am-Wind-Eigenschaften des Schiffes abzuschätzen. Das ist immer dann möglich, wenn man Unsicherheiten in der Angabe der Windrichtung eliminieren kann, was dadurch geschieht, dass man die gesteuerten Kurse vor und nach einer Wende als saubere Richtungsangaben annimmt und davon ausgeht, dass auf beiden Kursen die maximale Höhe gelaufen wurde.<sup>49</sup> Es bestätigte sich, was schon oben gesagt wurde. Das Schiff konnte je nach Wind und Seegang 70°- 80° an den Wind gehen und machte bei Geschwindigkeiten zwischen 3,5kn und 5kn und bei einer Abdrift von 6° keinen signifikanten Luvweg.

Es wurde der Frage nachgegangen, wie hoch der Verbrauch der *Dampfmaschine von 60 Pferdekraft*<sup>50</sup> und wie groß die Bunkerkapazität und damit die Reichweite unter Maschine war. Zunächst ist festzustellen, dass bei neutralen Bedingungen (auf mittlerem Tiefgang, mit sauberem Rumpf) unter Maschine gut 6 kn gelaufen wurden, das lässt sich aus dem Tagebuch bestätigen<sup>51</sup>. Ausgehend von der Annahme, dass die Maschine der GROENLAND mit der der VEGA identisch war, können wir die Verbrauchsangaben aus Nordenskiöld 1882 S. 7 übernehmen und liegen mit 0,3m<sup>3</sup> pro Stunde auf der sicheren Seite. Daraus folgt ein Tagesverbrauch von 7,2m<sup>3</sup>. Bei einem Staufaktor von 1,3 m<sup>3</sup>/t für Steinkohle wurden also rund 5,4t täglich verheizt. Aus einer Überschlagsrechnung ergibt sich schnell der spezifische Verbrauch zu 5 kg Bunkerkohle pro kwh. Das ist, wenn man den geringeren Brennwert der Kohle gegenüber Gasöl in Rechnung stellt, in der Größenordnung des 20fachen moderner Motoren.

Wir haben, betreffend die GROENLAND, nur zwei Angaben über die gebunkerte Menge. Erstens abgehend Fayal -25t und zweitens auslaufend Montevideo (29. April) -50t.<sup>52</sup> Im ersten Falle handelt es sich offensichtlich um ein Auffüllen der Bunkervorräte. Wenn man unterstellt, die 25t wären der gesamte Verbrauch ab Hamburg gewesen, und die Einträge im Journal zur Nutzung der Dampfmaschine seien vollständig, so kommt man zu einem Verbrauch von rund 5t Kohle pro Tag (entsprechend 208kg pro Betriebsstunde), was wiederum gut mit der Angabe aus Nordenskiöld 1882 übereinstimmt.<sup>53</sup>

In schlechter Übereinstimmung dazu steht allerdings die Bemerkung, die man aus dem Journal der GROENLAND von 1875 entnimmt. Da heißt es unter dem 6. Juni: *Die Maschine verbraucht sehr viel Kohlen, nach Angabe des 1. Maschienenisten 10 Tons in 24 Stunden*; bei

---

48 Nach Pallander in Nordenskiöld 1882 S. 10 kann die VEGA ex JAN MAYEN 9-10kn unter Segel schaffen.

49 In den angegebenen Kompasskursen stecken keine kursabhängigen Fehler, da die Variation keine kursabhängigen Komponenten beinhaltet. Es gibt keine Deviationstabelle. Unter *Variat.* wird nur die Ortsmissweisung berücksichtigt.

50 Es tauchen betreffend die Leistung (Arbeit pro Zeiteinheit - 1Joule/s = 1W) verschiedenen Angaben auf. Grundsätzlich ist zunächst zu unterscheiden zwischen den damals benutzten P*Si* und P*Se*. P*Si* gibt die induzierte, P*Se* die effektive Leistung der Maschine in der Einheit Pferdestärken (1 PS = 0,74 kW) an. P*Si* als die innere (thermische) Leistung der Maschine ist z.B. über den im Zylinder induzierten Druckverlauf messbar (Messgeräte werden über ein Indikatorventil temporär auf dem Zylinderdeckel installiert). P*Se* ist die so abgeleitete Leistung, vermindert durch die mechanischen Verluste der Maschine. Die P*Se* an Bord direkt zu messen war früher nicht möglich. Die gelegentlich auftauchende nominelle Pferdestärke scheint dem P*Se* zu entsprechen.

51 Für die VEGA werden von Kapitän Pallander 7,5kn Probefahrtsgeschwindigkeit angegeben, *man kann aber eine Fahrt von 6-7 Knoten als diejenige ansehen, welche die Maschine für gewöhnlich leistet*, heißt es auf S.10 Nordenskiöld 1882. Dass unter besonders günstigen Bedingungen sogar gegen 8kn erreicht werden konnten, dass entnimmt man indirekt Peary 1898 Bd.2 S. 33, wo das Queren der Melville Bay im Sommer 1893 beschrieben wird. Es herrschte spiegelglatte See. Die drei Heizer wurden von Peary mit beachtlichen Prämien angespornt.

52 Leider findet man auch nichts zu Bunkermengen in Nordenskiöld 1882.

53 Gleiches trifft zu, wenn man den Verbrauch der ALBERT annimmt wie von Rosenthal propagiert (Brief an Petermann 28. Mai 1869). Man kommt dann auf einen Verbrauch von 283 kg pro Stunde. Die Maschine der ALBERT dürfte aber mindestens 30% stärker als die der GROENLAND gewesen sein.

genauerer Betrachtung kommt man sogar auf 12t. Allerdings erfährt man dann, dass die Kohlen nichts taugten, und dass der Kessel schwer leckte. Dass der 10/12t-Verbrauch bei 45 *Pfund Druck* (pro Quadratzoll - etwa 3,2bar) keinen Repräsentativwert darstellt, liegt daher auf der Hand.<sup>54</sup>

Auf Grund der Skizze in Nordenskiöld 1882 S.8 kann man das Volumen der neben der Kesselanlage liegenden Kohlenbunker überschlagen und kommt dann in die Größenordnung um 50t. Das heißt, im Normalfall wenn keine "Fisch"- oder Laderäume (oder "Tangs") mit belegt wurden, konnte das Schiff 8-10 Tage dampfen, wobei um 150sm täglich zurückgelegt werden konnten. Bei der Ausreise der VEGA in die Nord-Ost-Passage 1878 war die Sachlage eine andere. Hier wurden, genau wie vor großen Fangreisen, über 200m<sup>3</sup> im Unterraum gefahren, so dass sich die Reichweite entsprechend vergrößerte. Die Richtigkeit dieses Wertes wird indirekt durch das oben gegebene Zitat aus dem Groenland-Journal von 1875 unterstrichen. Man darf also davon ausgehen, dass die GROENLAND beim Auslaufen aus Hamburg am 23.7.1873 etwa 250t Kohlen an Bord hatte.

Dass die GROENLAND deutlich kleiner als die ALBERT war, wurde schon erwähnt. Aber die Beschreibung der ALBERT in der WZ vom 16.3.1867 trifft in vielen Punkten auch auf die GROENLAND zu (den Hinweis verdanken wir Dr. M. Pawlik, Bremen). Hier heißt es u.a.: ... *Der "Albert" ist ein hölzernes Schraubenschiff mit einer starken Maschine, mit einer halbzölligen Eisenhaut vorn am Bug und eisernem Steven versehen* (dieses Stevenstück war bei der GROENLAND 16 Zoll stark)<sup>55</sup>. *Die Maschine ist reichlich so stark, wie irgend eine der englischen Dampfer, die seit einigen Jahren die Fischreviere zwischen Europa und Amerika besuchen. (Sie ist 90 Pferdekraft nominell).* Unter dem 17.3. findet man die Angaben: *146 Fuß im Kiel, 160 Fuß über Deck lang, bei 17 Fuß Tiefgang, 18 Fuß 6 Zoll im Raume tief und über die Berghölzer 34 Fuß breit. .... Die Maschine der Maschinenbauanstalt der Magdeburg-Hamburger Dampfschiffahrtsgesellschaft in Buckau nimmt angeblich nur den halben Raum anderer Maschinen gleicher Leistung ein.*<sup>56</sup>

Eine grundsätzliche Anmerkung zu den Einsatzmöglichkeiten der Maschinenanlage der GROENLAND - diese war nicht stark genug ausgelegt um damit gegen kräftigen Wind zu dampfen. Diese Situation wird in den Journalen mehrfach deutlich. Die Anlage wurde überwiegend bei Schwachwind oder Windstille genutzt.

---

**54** An der Größenordnung des Verbrauchs von 5t -7t täglich unter Normallast ist nicht zu zweifeln. Der Verbrauch wurde auch durch andere Rechnungen mit Hilfe von alten Leistungstabellen überprüft (White 1879 S. 556 und 560) Die Größenordnungen sind stimmig, wobei davon ausgegangen wurde, dass die Maschine mindestens 60 PSe leistete.

**55** Nach Rosenthal wäre es möglich, dass seine Schiffe *mit voller Dampf- und Segelkraft also circa 11-12 Meilen* (meint 12kn) *Fahrt ins Eis rennen* - Rosenthal an Petermann 24.1.72. Diese Angaben sind unrealistisch und könnten nur unter sehr speziellen Umständen zutreffen. Vielmehr müsste ein Schiffsführer damit rechnen beim Rammen eines kompakten Eisfeld mit der behaupteten Geschwindigkeit zumindest seine Takelage zu verlieren.

**56** Am 24.3. 1867 erschien ein weiterer Artikel in der Weserzeitung, der mit den Angaben der Artikel vom 16. und 17.3. nicht immer konsistent ist. Die Länge des Kiels wird hier mit 145 Fuß und der Tiefgang vorn mit 14,5 Fuß und hinten mit 16,25 Fuß angegeben. Weiter heißt es: *Die Maschine hat 125 Pferdekraft ... bei einem Fortgang von ca 8 Meilen werden ca. 3 Baljen Kohlen verbraucht.* Offenbar handelte es sich um eine sehr moderne kompakte Maschine. Für diese Art Maschinen war die Maschinenbaufabrik von Rudolf Wolf (1831-1912) in Magdeburg / Buckau bekannt. Inwieweit hier eine Übereinstimmung oder Zusammenarbeit mit der Maschinenbauanstalt der Magdeburg-Hamburger Dampfschiffahrtsgesellschaft in Buckau vorlag, wurde nicht geprüft. Bei der Beschreibung der Maschinenanlage der VEGA wird ein *Flächencondensor von ausgezeichneter Beschaffenheit nach dem Wolfschen System* erwähnt. Direkt auf die GROENLAND bezogen, entnimmt man aus Jaeger 1980 S.25 die Angabe 60 PSn (nominelle Pferdestärken). Der Dampfdruck wird mit *60 Pfund* (4,3bar) angegeben, ein für die damalige Technik realistischer Wert, womit angeblich 7,5 kn erreicht wurden. Die Angaben, die Jäger aus einem Besichtigungsprotokoll entnommen hat, sprechen von einer in Deutschland hergestellten Maschine nach dem Wolfschen System mit Hoch- und Niederdruckzylinder.

## 2. Anhänge

### Anhang 1: Zur Geschichte des Walfanges

Die Geschichte des Walfanges ist ein komplexes Thema, das auf vielfältige Weise mit technischen, gesellschaftlichen und nicht zuletzt mit politischen Entwicklungen verknüpft ist. Im Weiteren wird lediglich versucht, einige der prinzipiellen Gegebenheiten zu erläutern. (Einen Überblick über die Geschichte des Walfanges, bei der die wirtschaftliche Nutzung der Wale im Zentrum des Interesses steht, gibt BART. 1992)<sup>57</sup>.

Der klassische Walfang, der im 17. und 18. Jahrhundert von den europäischen Seefahrtsnationen in Gebieten der Grönlandsee und westlich von Spitzbergen betrieben wurde, hat sich auf der Basis des Küstenwalfanges entwickelt, dem z.B. die Basken nachgingen. Zieltiere waren die langsamen Glattwale - Grönlandwal und Nordkaper (engl. right whale) -, aus der Familie der Bartenwale. Diese eher trägen Tiere ließen sich mit Hilfe von Ruderbooten und Handharpunen erlegen, während die ebenfalls zu dieser Familie gehörenden schnellen Furchenwale, z. B. Finn- und Blauwale, sich dieser archaischen Jagdmethode entzogen. Hinzu kommt, dass die Kadaver der Glattwale schwimmen, während die der Furchenwale zum Sinken tendieren<sup>58</sup>.

Der klassische Walfang war wesentlich durch die Tranvermarktung gestützt, wenngleich auch die langen Barten dieser Wale, das Fischbein, stets Abnehmer hatten. Der Tran, auch als Walöl bezeichnet, fand überwiegend als Lampenöl (Leuchtöl) Verwendung. Er musste aus dem Fett der Wale ausgekocht werden. Dazu wurde zunächst der Walspeck (Blubber) in Fässer gefüllt und später an Land verarbeitet. Manchmal wurde der Speck schon von Tenderschiffen während der Fangsaison übernommen. Einige Jahre lang wurde Tran in Siedereien auf Spitzbergen hergestellt. Versuche, den Speck auf den Schiffen selbst auszukochen, hat es auch gegeben. Offensichtlich waren diese damals nicht hinreichend praktikabel und profitabel.

Die Waljagd mit Boot und Harpune wurde in den Gebieten östlich von Grönland und um Spitzbergen im Laufe des 19. Jahrhunderts aufgegeben, da die Glattwalbestände hier für eine wirtschaftliche Nutzung zu klein geworden waren. Trotzdem wurden diese Gegenden alljährlich von einer modernen Waljäger-Flotte heimgesucht, die sich für 4-6 Wochen dem Robbenschlag widmete.

Seit Beginn des 18. Jahrhundert wurden zum Glattwalfang das Seegebiet zwischen Grönland und Nordamerika aufgesucht - die Davis Straße. Noch um 1875 waren hier jährlich um 20 Schiffe im Einsatz. Dieses wird eindrucksvoll belegt durch zwei ausgewertete Schiffsjournale (NOWAJA SEMLJA 1874; GROENLAND 1875). 1875 waren drei deutsche Schiffe dort im Einsatz, die in Größe, Einrichtung und Maschinenstärke weitgehend den dort hauptsächlich jagenden englischen (schottischen) Schiffen entsprachen<sup>59</sup>.

Im 19. Jahrhundert verstärkte sich die Präsenz amerikanischer Fangschiffe, die vorwiegend in den Neuengland Staaten beheimatet waren. Der Pazifik wurde als neues Jagdgebiet entdeckt. Neben den oben bezeichneten langsamen Bartenwalen wurde mit Beginn des 19. Jahrhunderts der größte der Zahnwale, der Pottwal, bejagt, und zwar überwiegend durch amerikanische Schiffe (vergl. Starbuck 1878). Aber auch deutsche Schiffe, vorwiegend Bremer, sind Mitte des 19. Jahrhunderts diesem Gewerbe nachgegangen. Eduard Dallmann war hier engagiert.

---

<sup>57</sup> Eine Zeittafel zur Entwicklung des deutschen Walfanges vergl. [www.schmidt-fluke.de/tabellewalf.htm](http://www.schmidt-fluke.de/tabellewalf.htm) eine Bibliogr. unter [www.wdcs.org/dan/publishing.nsf/allweb/](http://www.wdcs.org/dan/publishing.nsf/allweb/).

<sup>58</sup> Diesen Umstand kompensiert der moderne Walfang dadurch, dass der Kadaver mit Luft aufgefüllt wird (vergl. Peters 1938 S.150).

<sup>59</sup> Hamburger Staatsarchiv, Schiffstagebücher N8 und G24. Außer der NOWAJA SEMLJA und der GROENLAND war 1875 auch die JAN MAYEN (die spätere VEGA) in der Davis Straße. Da es auch eine JAN MAYEN unter britischer Flagge gab, kann hier allerdings eine Verwechslung nicht ausgeschlossen werden.

Basishafen war Honolulu. Will man die wirtschaftlichen Grundlagen dieses Walfanges verstehen, ist zu beachten, dass sich das Öl der Bartenwale fettchemisch von denen der Zahnwale unterscheidet. Letzteres besteht aus zwei Komponenten, dem wachsartiges Walrat und dem flüssigen Walratöl (Peters 1938, S. 204). Besagtes Öl, das auch der Speck dieser Wale enthält, ist für die menschliche Ernährung nicht geeignet. Der Jagddruck auf die Pottwale, der Mitte des 19. Jahrhunderts seinen Höhepunkt erreichte, war u.a. bedingt durch die Nachfrage nach druck- und oxydationsfesten Schmierölen, die offensichtlich mit der zunehmenden Einführung von Maschinen im Zusammenhang stand. Walrat diente bevorzugt zur Herstellung feinsten Kerzen (vergl. "sperm-candle" als Einheit zur Lichtmessung). Bis in die jüngste Zeit wurde behauptet, dass für bestimmte Zwecke (Raumfahrt), Ölprodukte der Pottwale nicht durch Mineralölderivate zu substituieren seien. Im Zusammenhang mit dem Pottwalfang ist das Auskochen des Specks an Bord der Fangschiffe ein übliches Verfahren gewesen. Zur Feuerung wurden überwiegend die Rückstände benutzt. Der Pottwal verwandelte sich gewissermaßen selbst in Öl.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts konnte die Abnahme der Glattwalbestände zunächst durch das Aufsuchen neuer Fanggründe nördlich von Alaska aufgefangen werden. San Francisco wurde so vorübergehend zu einem Heimathafen der überwiegend amerikanischen Walfangflotte. Parallel dazu gab es einen schleichenden Verfall der Ölpreise. Das Walöl hatte als Lampenöl ausgedient, war durch Gas, Mineralöl und durch elektrische Energie verdrängt worden. Andere Verwendungen des Walöls waren bekannt: Bartenwalöle fanden Absatz u.a. bei Herstellern von Seifen, Pflegemitteln und kosmetischen Produkten und zunehmend zu Zwecken der Ernährung, z.B. als Bratöl, wodurch aber im allgemeinen keine kostendeckenden Preise für den Betrieb des pelagischen Walfanges erreicht wurden. (Eine zeitweilige Ausnahme bildete offenbar der schottische Markt, da die in Dundee ansässige Juteindustrie ein guter Abnehmer für Waltran war (Lindeman 1899, S. 22). Einige Abrechnungen von Fangreisen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts siehe Lubbock 1937 Appendix A.

Nur bei der Vermarktung von Fischbein ließen sich noch phantastische Gewinne machen. Z.B. landete der Dampfer MARY D. HUME 1893 in San Franzisko, nach zweieinhalb jähriger Fangreise, 104 600 Pfund Barten an und erzielte dafür einen Erlös von 630 000 Dollar. Die MARY D. HUME war ein kleines Schiff von 88 Tons. Die Barten wurden z.T. durch andere Fahrzeuge an den Markt gebracht. Tran wurde nicht gekocht. Man schätzte, dass 5000 Barrel Tran (über 500 t) auf diese Weise verloren gingen. Die Tiere wurden nur des Fischbeins wegen getötet. Während der zitierten Reise dürften mindestens 40 Wale erlegt worden sein (Krause 1996 S.145).

Der moderne Walfang, der zunächst von Sven Foyn (1809-1894) kreiert und später von Carl Larsen (1860-1924) modifiziert wurde, unterscheidet sich grundsätzlich von dem oben geschilderten traditionellen Walfang. Er ist gekennzeichnet durch verschiedene fangtechnische Neuerungen, insbesondere durch die Verwendung maschinengetriebener Jagdboote, die mit Harpunenkanonen bestückt waren. Dadurch wurde die Bejagung der großen schnellen Furchenwale und auch die Nutzung der Bestände kleinerer Zahnwale möglich. Die fangtechnischen Neuerungen standen aber in Wechselwirkung mit sich ändernden Möglichkeiten zur Verwendung und Vermarktung von Walprodukten. Dazu heißt es in Barthelmeß 1989 S. 11: *Der moderne Walfang war bis in die 1920er Jahre ein küstengebundener Betrieb. Die Fangdampfer operierten von einer Landstation aus, wohin sie die erlegten Wale zur Verarbeitung schleppten. Die Profitabilität solcher Walfang-"Etablissements" hing von nicht ganz unkomplizierten Wechselwirkungen ab: Ist das Walaufkommen hoch, ist auch die unvollständige Ausnutzung des Kadavers hinreichend profitabel. Sinkt das Walaufkommen, muss der Rohstoff Wal umfassender ausgenutzt werden. Dies erfordert aber Investitionen in zusätzliche Verarbeitungsanlagen (speziell für Walmehle).* Dieses Expertenstatement dürfte speziell auf den norwegischen Walfang

zutreffen, der vor der Jahrhundertwende offenbar lohnend war. Aber, um es nochmals herauszustreichen: Es handelte sich um einen unmittelbar landgestützten Walfang, der mit einer zunehmend komplexeren Verarbeitung des Walkadavers einhergehen musste, um profitabel zu sein. Als H.J. Bull (1844-1930) und andere um 1895 aus der Antarktis berichteten, sie hätten hier große Finn- und Blauwalbestände bemerkt, war der Fang dieser Furchenwale, deren Fischbein von minderer Qualität und Menge ist, noch nicht profitabel.<sup>60</sup> Die erste Landstation zur Stützung des antarktischen Walfanges wurde 1904 von C.A. Larsen auf Süd-Georgien etabliert (man erinnere sich, dass Rosenthal 1867 von einer Basis im Süden gesprochen hatte - vergl. Fußnote 29). Larsen war es auch, der 1923 das erste Walfang-Fabrikschiff in der Antarktis zum Einsatz brachte.

Die kritische Ernährungslage nach dem 1. Weltkrieg in Wechselwirkung mit den Erfolgen der Wissenschaft und Technik machte den pelagischen Walfang in antarktischen Gewässern ab Mitte der 1920er Jahre dann zu einem Geschäft, das allerdings nur von kapitalstarken Unternehmen betrieben werden konnte.

Im chemisch-technischen Bereich war der wesentliche Entwicklungsschritt die Hydrierung des Walöls im großtechnischen Maßstab<sup>61</sup>. Erst dadurch wurde es möglich, das Öl der Bartenwale in eine geruchsfreie feste Konsistenz zu überführen, wodurch es, wesentlich über die Margarineherstellung, zur menschlichen Ernährung zu nutzen war. Aber auch in Bereichen der Chemie, bei der Herstellung von Waschmitteln und Seifen und in der Kosmetik bestand erhebliche Nachfrage. Das Deutsche Reich wurde zum Hauptabnehmer für Walöl. Es soll hier nicht untersucht werden, wie es dazu kam, dass sich deutsche Großfirmen konform mit der Wirtschaftspolitik der Regierung Hitler, die sich Autarkie zum Ziel gesetzt hatte, im Walfanggeschäft engagierte (dazu vergl. Winterhoff 1974 S.72ff)<sup>62</sup>. Zu konstatieren ist aber, dass die deutsche Walfangflotte zuletzt in der Saison 1938/39 sieben Fabrikschiffe mit zusammen 56 Fangdampfern im antarktischen Walfang im Einsatz hatte. Zwei dieser Fangeinheiten waren Neubauten. Diese bestanden jeweils aus dem Mutterschiff (Größenordnung 10-20 000 BRT, mit bis zu 300 Mann Besatzung) und 6-10 Fangbooten (siehe das Fangboot Rau IX im Eigentum des Deutschen Schiffahrtsmuseums). 1939 wurde ein hochmoderner Tanker fertig gestellt. Dieser war konzipiert zur Versorgung der Flotte mit Treibstoff im Fanggebiet. Heimreisend war die Mitnahme der bereits erzeugten Öle geplant. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kamen alle Fangaktivitäten zum Erliegen.

Neben dem Auskochen des Specks zu Öl wurden Walfleisch und Knochen an Bord der Mutterschiffe zu Futter- und Düngemehlen verarbeitet. Auch Walfleischkonserven und Frostfleisch wurden hergestellt. In den beiden Saisons 1937/38 und 1938/39 wurden allein

---

**60** Eine Reihe von Fangexpeditionen durchstreiften zu Beginn der 1890er Jahre antarktische Gewässer. Beachtlich war die britische Walfangexpedition, die 1892 mit 4 Schiffen von Dundee auslief. Besonders starke publizistische Resonanz, speziell in Deutschland, fanden die zwei Fangexpeditionen unter der Führung von C.A. Larsen in den Jahren 1892/93 und 1893/94. An der zweiten Kampagne waren, neben der JASON, mit der die erste Reise ausgeführt wurde, die Schiffe CASTOR und HERTHA beteiligt. Die Schiffe fuhren mit norwegischer Besatzung und Ausrüstung. Sie gehörten (bzw. wurden bereedert von) der norwegischen Gesellschaft A/S Oceana (Sandefjord), an der die Hamburger Firma Woltereck & Robertson eine erhebliche Kapitalbeteiligung hielt. 1893-95 finanzierte Sven Foyn eine Fangexpedition in die Antarktis, die mit dem Schiff ANTARCTIC unter der Leitung von H.J. Bull durchgeführt wurde. Auch diese Reise fand sehr lebhaften Widerhall, u.a. in der geographischen Fachpresse.

**61** Das Öl der Meerestiere ist nur begrenzt lagerfähig und wird dann ranzig und fischig. Durch Raffination kann dieser Verfall zwar vollständig beseitigt werden, aber das Öl bleibt instabil, d.h. nach wenigen Tagen schmecken die Öle wieder "tranig". Durch diese Umstände wird das Bartenwalöl ungenießbar, außer im frischen Zustand, vorzugsweise wenn es noch im Gewebe des Beutetieres eingebettet ist, oder gehärtet. Die zur Härtung notwendigen chemischen Prozesse, wurden schon 1901/02 durch Wilhelm Normann (1870-1939) beschrieben, aber tatsächlich erst mit Beginn des Ersten Weltkrieges und dann in den 1920/30er Jahren im großtechnischen Maßstab durchgeführt.

**62** Eine Hauptrolle bei dieser Entwicklung spielte der als Mitbegründer des Deutschen Schiffahrtsmuseums bekannte Bremerhavener Bürger, der damalige Syndikus der Wesermünder Industrie- und Handelskammer, August Dierks (1899-1983), dazu vergl. Winterhoff 1974.

von den Deutschen Flotten fast 180.000 t Walöl erzeugt. (Zum antarktischen Walfang der 1930er Jahre gibt einen interessanten Über- und Einblick Peters 1938).

Die eigentliche Ausrottung der Wale begann erst nach dem Zweiten Weltkrieg. In Folge von Mangelsituationen stiegen die Preise für Walöle ganz erheblich. Die Antarktis war zum *Klondike der Meere* geworden (Winterhoff 1974 S.192). Das hatte wieder den Einsatz großer Walfangflotten zur Folge. Unter Einsatz nochmals verfeinerter Fang- und Verarbeitungsmethoden wurde innerhalb von gut zwanzig Jahren ein mehrfaches der Wale getötet als in den 50 Jahren zuvor. Insgesamt sollen seit der Jahrhundertwende 2,7 Millionen Großwale in antarktischen Gewässern erlegt worden sein (s. z. B. Statistik in Headland 1996 S.44).

## Anhang 2: Besatzungsliste / Auszug aus der Musterrolle

No.: 457 den 2/22. Juli

K.M.C.G. D. Schiff Grönland

Heim. Hafen Hamburg

Capt. Eduard Dallmann aus Blumenthal

Schiffer gr. Fahrt Bremen 14/7. 73.

[...] nach den Azoren, weiter nach der Südsee auf den Wallfisch & Robbenfang zurück wie die Orders lauten. Gage besteht im Anteil am Fang.

Rang	Name	Dat. und Jahr der Geburt	Geburts- und Wohnort
<b>Steuerm.</b>	<b>August Rudolf Küper</b>	<b>1/1.46.</b>	<b>Minden</b>
<b>Zimmermann</b>	<b>Herm. Gustav Thulke</b>	<b>4/10.42.</b>	<b>Memel</b>
<b>1. Bootsführer</b>	<b>Philip Henry Omev</b>	<b>16/7.28.</b>	<b>New Bedford</b>
<b>2. Bootsführer</b>	<b>Robert Marshall Root</b>	<b>18/8.39.</b>	<b>New Bedford</b>
<b>Koch</b>	<b>Aug. Ludwig Meyer</b>	<b>31/12.42.</b>	<b>Stolzenau</b>
<b>Küper</b>	<b>Hermann Heinr. Anton Ottens</b>	<b>12/5.44.</b>	<b>Meppen</b>
<b>Matrose</b>	<b>Joh. Friedr. Rohloff</b>	<b>23/1.48.</b>	<b>Wismar</b>
<b>Matrose</b>	<b>Otto Eriksson</b>	<b>9/7.45.</b>	<b>Arboya</b>
<b>Matrose</b>	<b>Ingebret Lemvig</b>	<b>13/11.45.</b>	<b>Arendal</b>
<b>Matrose</b>	<b>Hermann Snöter</b>	<b>9/12.43.</b>	<b>Emden</b>
<b>Jungmann</b>	<b>Wilh. Carl Georg Rantz (zwh)</b>	<b>3/3.55.</b>	<b>Wismar</b>
<b>Jungmann</b>	<b>Herm. Heinr. Rahl</b>	<b>30/4.56.</b>	<b>Bremerhaven</b>
<b>Matrose</b>	<b>William James Drake</b>	<b>19/5.35.</b>	<b>Halifax</b>
<b>Junge</b>	<b>Karl Oswald Adler</b>	<b>13/7.55.</b>	<b>Niederwürschnitz Sachsen Lager</b>
<b>Junge</b>	<b>Joh. Fleth</b>	<b>26/10.48.</b>	<b>Gerolshafen</b>
<b>Steward</b>	<b>Herm. Fried. Ferd. Behrend</b>	<b>7/5.48.</b>	<b>Strasburg i/ Uckermark</b>
<b>1. Ingenieur</b>	<b>Otto Chraphowski</b>	<b>26/4.37.</b>	<b>Danzig</b>
<b>2. Ingenieur</b>	<b>Friedr. Heinr. Theodor Werner</b>	<b>5/9.40.</b>	<b>Hasserode Gestendorf</b>
<b>Heizer</b>	<b>Franz Ernst Heinr. Ziese</b>	<b>4/4.53.</b>	<b>Gollnow</b>

### Anhang 3: Zur astronomischen Navigation<sup>63</sup>

Bei der Betrachtung der Navigationsdaten des vorliegenden Journals tauchten verschiedentlich Fragen auf, denen nachzugehen, den Rahmen dieser Veröffentlichung sprengen würde. Es scheint aber wünschenswert, auf einige allgemeine Züge der astronomischen Navigation einzugehen. Dabei kann es sich nicht um einen geschichtlichen Exkurs handeln, aber es soll auf die Unterschiede der Navigationspraxis zwischen etwa 1870 und 1960 hingewiesen werden. Mit der modernen astronomischen Navigation im Bewusstsein, kann man den Daten, die das GROENLAND Journal präsentiert, nicht gerecht werden.

Um die Unterschiede zu charakterisieren, wird zunächst ein Abriss der modernen astronomischen Navigation gegeben, wie sie vorzugsweise an deutschen Seefahrtsschulen in den 1960er Jahren unterrichtet wurde. Das im Folgenden geschilderte Verfahren lässt sich als das Verfahren der Höhengleichen bezeichnen. Es setzt mathematisch lediglich die Berechnung eines sphärischen Dreiecks voraus, ist aber mit einigen nicht trivialen Zusätzen und Bedingungen verknüpft.

Nach Einführung eines sphärisch-astronomischen Grunddreiecks kann man die Höhe des Gestirns über dem Horizont für einen Zeitpunkt an einem angenommenen Ort berechnen.<sup>64</sup> Dieser Winkel entspricht dem sphärischen Abstand eines Beobachters vom Bildpunkt des Gestirns; d.h. man erhält die Entfernung zwischen angenommenem Beobachtungsort und dem Punkt über dem das Gestirn zur Zeit der Beobachtung senkrecht (im Zenit) steht. Auf diese Weise ist natürlich auch eine Standlinie festgelegt, die sog. Höhengleiche. Diese ist ein Kreis auf der Erdkugel mit dem Bildpunkt als Zentrum. Alle Beobachter auf diesem Kreis würden für das Gestirn eine identische Höhe angeben.

Aus zwei oder mehreren Standlinien lässt sich in der Regel, nach Berechnung des Azimuts der Gestirne und einigen Korrekturen, zeichnerisch (ohne die Benutzung einer Seekarte) ein Schnittpunkt konstruieren, der mit hinreichender Genauigkeit (Größenordnung +/- 1sm) als Schiffsort ausgewertet kann.

Das praktische Verfahren ist also wie folgt:

Die Bedingung, dass man Sterne erkennt und identifizieren kann<sup>65</sup>, gleichzeitig aber noch eine gut sichtbare scharfe Kimm hat, ist nur während der Dämmerung erfüllt.<sup>66</sup> Zu dieser günstigen Zeit beobachtet man in rascher Folge (innerhalb weniger Minuten) die Kimmabstände (unkorrigierte Höhen über dem Horizont) von üblicherweise bis zu sechs bekannten Sternen mit vorzugsweise unterschiedlichen Azimuten. Dazu braucht man eine zweite Person, die die Gestirnsnamen, die gemessenen Kimmabstände und die entsprechenden Chronometerzeiten notiert. Für den mittleren Beobachtungszeitpunkt berechnet man anschließend einen Koppelort (der Ort, an dem man glaubt zu stehen). Für diesen Ort und die auf die Sekunde registrierten Beobachtungszeiten berechnet man die theoretischen Höhen und Azimute der Gestirne. Die so berechneten Höhen vergleicht man mit

---

<sup>63</sup> Gelegentlich auch nautische Astronomie genannt, z.B Albrecht/Vierow 1854/66)

<sup>64</sup> Genauer: Teil des sphärisch-astronomischen Grunddreiecks ist nicht die Höhe sondern der Zenitabstand - das Komplement zur Höhe des Gestirns über dem wahren Horizont.

<sup>65</sup> Die Identifikation der Gestirne kann man natürlich auch noch einige Zeit nach der Messung durchführen.

<sup>66</sup> Man kann allerdings helle Planeten, vorzugsweise die Venus, auch am Tage zusammen mit der Sonne beobachten.

den gemessenen Höhen. Die ermittelten Differenzen werden zusammen mit den Azimuten der Gestirne<sup>67</sup> zur zeichnerischen Auswertung benötigt.

Die bei diesem Verfahren entstehenden prinzipiellen Fehler wachsen alle mit dem Abstand des gemessenen Ortes vom gekoppelten (gegisteten) Ort. Das heißt, die berechneten Höhendifferenzen dürfen nicht zu groß werden.<sup>68</sup> Für große Unterschiede zwischen berechneter und gemessener Höhe der Gestirne müsste die Rechnung mit einem korrigierten angenommenen Ort wiederholt werden. D. h. es handelt sich bei dem oben skizzierten Verfahren der astronomischen Ortsbestimmung mit Hilfe der Höhengleichungen, genau genommen um ein iteratives Verfahren. In der Regel sind aber die Messfehler der Praxis deutlich größer als die Verfahrensfehler, sodass in der seemännischen Praxis selten eine zweite Rechnung nötig wird.

Vorstehend geschilderte Methode hat sich erst im 20. Jahrhundert durchgesetzt. Ein Umstand, der zu denken gibt, denn Grundlage und Theorie der astronomischen Navigation werden durch die sphärische Trigonometrie geliefert, die bereits im 18. Jahrhundert prinzipiell abgeschlossen war. Die zur praktischen Navigation notwendigen Instrumente, Winkelmessgeräte, Chronometer und bis zu einem gewissen Grade auch der Kompass, waren zwar technisch am Ende des 18. Jahrhunderts noch nicht ausgereift, ließen aber Beobachtungen zu, die den heutigen betreffend die Genauigkeit kaum nachstanden.

Natürlich haben sich auch die von den Astronomen erstellten Ephemeriden, die jährlich neu erscheinenden unverzichtbaren Tabellen der Sternörter, speziell der Sonne, des Mondes und der hellen Planeten, noch entwickelt. Gleiches gilt für die astronomischen Messungen zur Erstellung der Ephemeriden, aber keiner dieser Punkte hätte eine methodische oder gar prinzipielle Einschränkung hervorrufen können. Hierzu wären am ehesten noch die mathematischen Tafelwerke geeignet gewesen, die notwendig waren, um die umfangreichen Gleichungen mit hinreichend genauen Ergebnissen berechnen zu können. Dabei ist zu bedenken, dass die seemännische Praxis hohe Anforderungen stellt. Die Verfahren müssen messtechnisch praktikabel sein und eine schnelle Auswertung der gemessenen Daten ermöglichen. Wie aber die spätere Entwicklung zeigte, hatten Tafelwerke die Tendenz, sich neuen Verfahren schnellstens anzupassen, d.h. unzureichende Tafelwerke waren kein Grund für die Stagnation bei der Entwicklung der Verfahren.

Die klassische astronomische Navigation, die auf der GROENLAND praktiziert und die bis weit in das 20. Jahrhundert hinein gelehrt wurde, war offenbar einem historischen Erbe verhaftet. Das mag damit zusammenhängen, dass ihre Anfangsgründe "längenfrei" gewesen sind. D.h. durch Beobachtung der Gestirne ergab sich lediglich eine Breite. Eine Länge war nur durch Koppelung zu ermitteln, was eine mehr oder weniger genaue Schätzung darstellte. Aber auch als das Chronometer eingeführt war, man also einen zusätzlichen Winkel des nautisch-astronomischen Grunddreiecks angeben konnte, ist man nicht mit fliegenden Fahnen zu einer Navigation mit allgemeinen astronomischen Standlinien übergegangen, sondern hat, was

---

<sup>67</sup> Die Azimute der Gestirne werden in der Regel nicht gemessen. Für die zeichnerische Ermittlung des Schiffsortes sind die, auf der Basis des Koppelortes ermittelten Werte, genau genug. Vorzugsweise misst man unter günstigen Bedingungen die Azimute der zwei hellsten beobachteten Sterne in unmittelbarer zeitlicher Nähe der Höhenmessung. Ein Vergleich dieser Kompasspeilungen mit den berechneten Werten wird zur Kontrolle des Kompasses verwendet. Es gibt im Übrigen einen praktischen Grund dafür, dass die Azimute von Gestirnen (Ausnahme Sonne) eher sporadisch berücksichtigt werden. Die Peilung muss in der Regel über einen Spiegel erfolgen. Im Allgemeinen ist es schwierig, das Gestirn über den Spiegel zu sehen und zu identifizieren.

<sup>68</sup> Man darf allerdings nicht den Schluss ziehen, dass, wenn der berechnete Schiffsort weit vom Koppelort entfernt liegt, eine schlechte Beobachtung vorgelegen hat. Die Qualität der Beobachtung darf lediglich über die Konzentration der Schnittpunkte der Standlinien vermutet werden. Die Wahrscheinlichkeit ist klein, dass eine konzentrierte Schnittpunktlage durch die zufällige Kompensation verschiedener Fehler entstanden ist.

schwer nachvollziehbar ist, noch Jahrzehnte die speziellen Standlinien Breite und Länge als getrennte Größen berechnet.<sup>69</sup>

Das obige Urteil lässt sich aber durch einen Aspekt relativieren, der dem modernen Navigator unbekannt ist, das war das mangelnde Vertrauen, das man damals dem Chronometer entgegenbrachte<sup>70</sup> - zurecht, wie sich z.B. aus dem GROENLAND Journal ergibt. Und es dürfte kein Zufall sein, dass sich die Methode nach St. Hilaire, bekannt seit 1874, auf der die oben skizzierte moderne Astronavigation basiert, sich erst ab 1900 durchsetzte, als zunehmend eine permanente Chronometerkontrolle durch Funksignale möglich wurde. Die für die Methode der Höhengleichen relativ aufwendigen Rechnungen wurden durch besonders eingerichtete Logarithmen- und Spezialtafeln erleichtert. Besonders im und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde im militärischen Bereich die astronomische Navigation von mechanischen Rechenhilfen gestützt.<sup>71</sup> Allerdings hat sich in diesem Zeitraum die technische Navigation durch verschiedenste Funkortungsverfahren beliebig entwickelt. Hyperbelnavigationsverfahren wie z. B. DECCA hatten zwar eine starke Bedeutung in bestimmten Gewässern/Fahrtgebieten und wurden von hier operierenden Fahrzeugen genutzt, aber in der weltweiten Fahrt bildeten astronomische Verfahren bis zum Beginn der 1970er Jahre die Basis der Navigation.<sup>72</sup>

1870 war es Praxis, Breite und Länge zu bestimmen, und zwar in getrennten Rechnungen und mit verschiedenen Methoden. D. h. graphische Hilfen, wie sie bei dem methodisch konsistenten Verfahren der Höhengleichen benutzt werden, entfielen. Die einfachste Methode der Breitenbestimmung, und von dieser wurde auf der GROENLAND ausgiebig Gebrauch gemacht, war die Bestimmung der Breite durch die Beobachtung eines Gestirns in der oberen Kulmination (Meridianbreite). Nicht nur die Sonne am Mittag eignet sich für dieses Verfahren. Alle Gestirne, Planeten wie Fixsterne, deren Sternörter (Koordinaten der Sterne am Himmelsglobus) bekannt sind, können beobachtet werden. Die Breite des Beobachters ist die Summe aus Gestirnsdeklinatation ("Breite" des Gestirns am Himmelsglobus) und dem Komplement der gemessenen Höhe. Nach der Anbringung von Beschickungen müssen nur zwei Winkel addiert werden. Aufwendige Rechenoperationen entfallen. Für Fixsterne ist die Deklinatation in erster Näherung zeitunabhängig. Für die Sonne kann die Änderung fast eine Bogenminute pro Stunde erreichen, für die Planeten ist sie schwächer (für den Mond stärker). D.h. die Meridianbreite ist im Allgemeinen zwar kein wirklich "zeitfreies" Verfahren, aber es ist resistent gegen die Fehler eines Chronometers, solange sich diese im Bereich einiger zehn Minuten bewegen. Nur die gut zu beurteilende Gestirnsmessung, d.h. das Können des Beobachters, bestimmt die Genauigkeit der Breite. Aus der gemessenen Kulminationszeit lässt sich gleichzeitig eine Länge ableiten. Das Ganze wurde als Mittagsbesteck bezeichnet. Der Berechnung der Länge mit Hilfe eines Chronometers liegt folgendes Prinzip zugrunde: Man hat an Bord eine Uhr (das Chronometer), die, egal wo sich das Schiff auf dem Globus befindet, idealerweise stets genau die Normzeit von Greenwich anzeigt. Für ein astronomisches Ereignis, wie z.B. die Kulmination eines Gestirns, misst der Seemann an Bord, der sich natürlich außerhalb des Meridians von Greenwich befinden soll, eine andere

---

<sup>69</sup> Man ist andererseits verblüfft und begeistert, wenn man sich z. B. das Lehrbuch der Navigation von 1854 für die königlich-preußischen Navigationsschulen ansieht (Albrecht/Vierow 1854/66). Welch eine Fülle von Varianten, welche ein Wissen wird hier präsentiert!

<sup>70</sup> Man vergleiche z.B. die große Zahl der Methoden zur Chronometerkontrolle in Albrecht/Vierow 1854/66

<sup>71</sup> Eine echte Revolution in der Navigation war der sich nach dem 1. Weltkrieg durchsetzende Kreiselkompass, der allerdings als technische Navigationshilfe zu betrachten ist, also nicht in prinzipielle Bereiche der sphärischen Astronomie eingriff.

<sup>72</sup> Mit dem Siegeszug der programmierbaren Taschenrechner - ab 1972 - wurde die Logarithmentafel entbehrlich und die Rechenarbeit schmolz auf ein Minimum. Mit der Einführung des NSS und erst recht des GPS mutierten Sextanten und Chronometer im Prinzip zu Antiquitäten, die allerdings noch heute zur Pflichtausrüstung deutscher Seeschiffe gehören.

Zeit als der Astronom in Greenwich. Vorausgesetzt, der Seemann kann den Greenwicher Zeitpunkt des Ereignisses aus einer Tabelle entnehmen, ergibt sich aus der Differenz der Zeiten die Länge. Dieses ist an einem simplen Beispiel zu demonstrieren. Der Seemann liegt mit seinem Schiff in Greenwich und übernimmt während der Mittagskulmination sein Chronometer, das, synchron mit dem der Sternwarte, 12 Uhr anzeigt. Er läuft jetzt mit dem Schiff einige Tage nach Westen. Wenn das Chronometer "Mittag" anzeigt (die Sekretärin des Astronoms in Greenwich geht jetzt tatsächlich zu Tisch), steht die Sonne für den Beobachter an Bord noch lange nicht in der Kulmination (die bürgerliche Zeit an Bord sei etwa 10 Uhr). Der Seemann kann die Kulmination der Sonne erst später beobachten und misst den Zeitpunkt am Chronometer zu 14:12 Uhr. Er folgert jetzt: Die Kulminationszeiten differieren um 2 Stunden und 12 Minuten. Also befinde ich mich auf der Länge  $2,2/24 \cdot 360^\circ = 33^\circ$  westlich von Greenwich.

Das vorgestellte Prinzip lässt sich derart variieren, dass man über das nautisch-astronomische Grunddreieck den sogenannten Ortsstundenwinkel des Gestirns berechnet. Da der Greenwicher Stundenwinkel des Gestirns als Funktion der Greenwicher Zeit tabelliert ist und an Bord diese Zeit bekannt ist (nämlich die Chronometerzeit)<sup>73</sup>, ergibt durch Addition der Stundenwinkel die Länge. Dieses Verfahren wird als Chronometerlänge bezeichnet. Offensichtlich ist es auf der GROENLAND regelmäßig angewendet worden. Andererseits kann man das Chronometer kontrollieren, wenn die Länge des Schiffsortes bekannt ist - wenn man sich z.B. in der Nähe einer bekannten Insel befindet und einen genauen terrestrischen Schiffsort ermitteln kann. Von dieser Möglichkeit wurde z.B. heimreisend auf den Azoren Gebrauch gemacht.

#### **Anhang 4: Biographische Notizen und Würdigung zu Eduard Dallmann (1830-1896)**

Zu Dallmann sind bereits zwei Biographien entstanden (Roßberg 1940, Pawlik 1996).<sup>74</sup> Beiden Verfassern standen Primärquellen zur Verfügung. Durch die umfangreichen Recherchen Pawliks wurde die Datenbasis aber nochmals wesentlich erweitert, wobei ein außergewöhnliches Buch entstanden ist. Während Roßberg, der zwar noch auf mündlich Überliefertes zurückgreifen konnte, Dallmann allerlei Attribute zuerkannte, die mehr über ihn als über Dallmann aussagen, enthält sich Pawlik derartiger Versuche. Er kann allerdings feststellen: *Dallmann war ein tatkräftiger Mensch, der sich seines eigenen Wertes, seiner eigenen Bedeutung bewusst war und es in diesem Bewusstsein nicht nötig hatte, falsche*

---

<sup>73</sup> Die Zeit, die am Chronometer abgelesen wird, stimmt im Allgemeinen nicht mit der Greenwicher Zeit überein. Grund sind die Abweichungen des Chronometers, die sich im Laufe der Zeit ergeben haben und die an Bord grundsätzlich nicht korrigiert werden. Diese Abweichungen sind auf mechanische Ursachen zurückzuführen, die wiederum von verschiedensten Einflüssen erzeugt werden können. Auf der GROENLAND betrug die Differenz mehr als zwei Stunden. Über den Stand des Chronometers, der sich durch den Gang verändert, wurde ein gesondertes Chronometertagebuch geführt. Das Chronometer wurde gehütet wie ein rohes Ei. Es wurde nur in regelmäßigen Intervallen vorsichtig aufgezoogen und nie von seinem gepolsterten Platz entfernt.

Die Gangkontrolle war um 1960 herum auf Seeschiffen denkbar einfach, da man z.B. durch *Nordeich Radio* weltweit mit einem Zeitzeichen versorgt wurde. 1870 war dieses aber ein mühsames Geschäft. Vorzugsweise versuchte man während der Hafentiegezeiten sowohl den Stand als auch den Gang zu kontrollieren. Eine gute Gangkontrolle wurde möglich, wenn die Hafenbehörden einen Zeitdienst unterhielten und ein Zeitzeichen lieferten - was meistens mit Hilfe von sogenannten Zeitbällen geschah. Ob aber der im Hafen in wenigen Tagen ermittelte Gang unveränderlich blieb, stand auf einem anderen Blatt. Auf der GROENLAND ergaben sich nach 60 Tagen Abweichungen von der wahren Länge von 47sm, was einem Nachgehen des Chronometers von rund einer Minute entsprach; d.h. der Gang des Chronometers wurde während der Reise ziemlich falsch eingeschätzt (vergl. die Eintragung vom 2. Juli 1874) - das Chronometer verhielt sich anders, als man es von den vorangegangenen Beobachtungen abgeleitet hatte.

<sup>74</sup> Es gibt auch eine Eintragung in der NDB von Hans Roemer, 1957 und ein Kapitel in Reinemuth 1978.

*Bescheidenheit an den Tag zu legen.* Wenn Pawlik bedauert, dass Dallmann *über die Grenzen seiner Heimat hinaus nicht sonderlich bekannt ist* (Pawlik 1996 S.7), dann ist das eine Aussage, die sich leicht relativieren lässt: Dallmann ist auch in seiner Heimat weit davon entfernt, wirklich bekannt zu sein. Andererseits ist es erstaunlich, wie viele ausländische Historiker sich für Dallmann interessieren. Dieses zeigen Anfragen aus Uruguay, Kanada, England, Australien. Den ausführlichen Artikel Barr, Krause, Pawlik 2003 dürften viele mit Interesse zur Kenntnis genommen haben.

Das Interesse an Dallmann ist erheblich. Man findet mit Leichtigkeit Zeitgenossen Dallmanns, die damals nicht nur berühmter waren als er, sondern deren Verdienste auch objektiv größer waren, die aber nie durch eine Biographie gewürdigt wurden. Hinzu kommt noch der Umstand, auf den auch Pawlik deutlich hinweist, dass zur Person Dallmanns wenig bekannt ist. Nicht einmal eine Anekdote lässt sich kolportieren. Im Mittelpunkt der Publikationen steht immer die Tat. Man kann sich nur indirekt ein Bild von Dallmanns menschlichen Qualitäten machen. Er hat nie ein Schiff verloren und es sind auch keine schweren Unfälle unter seiner Führung bekannt. Das spricht für eine umsichtige und gewissenhafte Schiffsführung, was auf einen Charakter mit ähnlichen Attributen schließen lässt.

Dallmanns hübsche Tochter Meta (1859-1936) heiratete Louis Wieting (1850-1915), einen Seemann, mit dem Dallmann 7 Jahre lang versuchte hatte, über den Jenissei eine Verkehrsanbindung zwischen Sibirien und Europa zu etablieren. Wieting hat ein überaus interessantes Tagebuch dieser Jahre hinterlassen, in dem natürlich häufig auch von Dallmann die Rede ist (Wieting 1993). Hinzu kommt, dass Dallmanns Briefkladden ab 1878 und Tagebücher ab 1884 erhalten sind. Allein die Auszüge, die Pawlik daraus gibt (Pawlik 1996 ab S.101) beflügeln die Phantasie, und könnten eines Tages zu belletristischen Exkursen Anlass geben.

## **Tabellarischer Lebenslauf**

Geboren am 11. März **1830** in Flehte bei Blumenthal an der Weser; gestorben am 23. Dezember **1896** in Blumenthal.

Vater: Hannoverscher Rittmeister.

Mutter: Lucie D. geb. Deetjen.

Besondere Kindheitserlebnisse/-ereignisse sind nicht bekannt.

**1845:** Beginn seiner Seefahrtszeit.

**Ab 1850:** Verbrachte eine Fahrzeit von knapp 4 Jahren als Untersteuermann auf dem Vollschiff *OTAHEITE*, Kapt. Wieting, auf Walfang.

**1855:** Obersteuermannsexamen

**1859:** Erste Beschäftigung als Kapitän, Bark *PLANET* (206 Lasten, 23 Mann Besatzung, Reederei Visurgis, Oldenburg). Vier Jahre lang war D. mit diesem Schiff im Pazifik auf Walfang; Rückkehr zur Weser im Juni 1863.

**1864:** D. wurde als Traderfahrer auf Rechnung der Firma Hackfeld (Bremen/Honolulu) tätig. Mehrere Sommer hindurch bereiste er sämtliche Küsten der Bering- und Tschuktschen See.

**1866 Juli:** D. war vermutlich der erste Weiße, der die Wrangel-Insel betrat.

**1866/71:** Erneut auf Walfang; offenbar war der pazifische Walfang 1871 für deutsche Reeder nicht mehr lohnend. Jedenfalls gab die Firma Hackfeld/Honolulu 1871 Walfang und Traderfahrt auf, sodass sich D. nach einer neuen Aufgabe umsehen musste.

**1873/74:** Ab Juli 1873 war D. für die Deutsche Polar-Schiffahrts-Gesellschaft A.G. (DPG) Direktor Albert Rosenthal, Bremerhaven/Hamburg mit der *GROENLAND* auf Fang- und Explorationsreise im Südatlantik. Im Frühjahr hatte er sich bereits in Vorbereitung der Reise in den USA aufgehalten. Bei der Wal- und Robbensuche konnte D. bis gegen 66°S an der

Westseite des Graham Landes vordringen und dabei einige geographische Entdeckungen verbuchen, die internationale Beachtung fanden. Seine Suche nach Glattwalbeständen und Pelzrobben war allerdings nicht sehr erfolgreich, wie man dem Schiffsjournal entnehmen kann. Die DPG wurde 1876 liquidiert. D. hat noch im Jahre 1875 für diese Firma an einer Fangreise nach Spitzbergen und Grönland teilgenommen, wieder mit der GROENLAND, die von Kapitän Hashagen geführt wurde.

**1877:** D. erreichte im Auftrag des russischen Kaufmanns Sibiriakoff mit dem kleinen Dampfer FRASER (158 Rgt) den Jenissei und dampfte diesen ein gutes Stück hinauf. Damit wiederholte er die 1875 von A.E. Nordenskiöld durchgeführte "Pröven-Expedition". Man hatte somit Anlass zu der Hoffnung, dass kommerzielle Fahrten in die Jenissei- und Ob-Mündung, und somit eine großräumige Erschließung Sibiriens, über den nördlichen Seeweg möglich seien. Das Bravourstück, den Jenissei durch die Karasee zu erreichen, gelang ihm in den folgenden Jahren noch zweimal. Nach sieben Jahren entbehrungsreicher Tätigkeit in denen D. u.a. große Gebiete Sibiriens per Schlitten bereiste, wurde das Bemühen, Sibirien über den nördlichen Seeweg wirtschaftlich zu erschließen, von seinem Dienstherrn Baron v. Knoop (1821-1894), Bremen/Moskau aufgegeben. Da auch die Kaufleute Alexander Sibiriakoff (1849-1933), Moskau und Oscar Dickson (1823-1897), Göteborg ihre entsprechenden Aktivitäten einstellten, konnte D. keine Beschäftigung mehr als Eismeerspezialist finden.

**1884 :** Durch Dr. Otto Finsch (1839-1917) wurde D. für eine neue Aufgabe angeworben: Erkundung der Küsten Neu Guineas und des sogenannten Bismarck-Archipels. Das Berliner Konsortium, das D. und Finsch besoldete, nannte sich Neu-Guinea-Companie. Physisch krank und verbittert von der Willkür und Ungerechtigkeit der deutschen Kolonialbestrebungen, beendete er 1894 seine berufliche Tätigkeit.

Der ihm 1890 verliehene "Rote-Adler-Orden" 4. Klasse war eine offizielle öffentliche Anerkennung seiner Leistungen.

## Würdigung

Dallmann wird in vielen geographischen Fachbüchern und Lexika ausführlich bedacht und hat insbesondere in J.-P. Pawlik einen ausgezeichneten Biographen gefunden (s.o.).

An der Diskussion, die auf die von Dallmann im Nachhinein behauptete Entdeckung des Wrangellandes (Wrangell Insel, Wrangel Insel, Ostrov Wrangelya) folgte, war er selbst nicht schuldlos.<sup>75</sup> Zwar sind sicherlich seine (Orts)angaben zu der Landung korrekt gewesen, aber er hätte besser den Namen Plover Island weggelassen<sup>76</sup>, den er zudem widersprüchlich gebrauchte. Einmal bezeichnete er damit (bei gutwilliger Interpretation seines Berichtes) die Ostküste von Wrangelland und einmal, eine in Wirklichkeit nicht existierende Insel vor dieser

---

<sup>75</sup> Seine Stellungnahme findet sich in den Deutschen Geographischen Blättern Band 4, Heft1, Bremen 1881.

<sup>76</sup> Dieses Island existiert nicht. Damit kann nur die Ostküste der Wrangel I. gemeint sein. Das Toponym "Plover- Island" stammt von einer britischen Expedition zur Aufsuchung Franklins 1849 mit den Schiffen HERALD und PLOVER. Henry Kellet, als Kapitän der HERALD, entdeckte die westlich der Wrangel -I. liegende Herald Insel. "Plover Land" wurde nur aus der Ferne gesehen (näheres s. PGM 1868 S.4.) Die Bezeichnung "Wrangelland" stammt nach PGM von dem Walfangkapitän Long, der dieses Land im Sommer 1867 betrat; Schiff NILE. Petermann behauptete die Bezeichnung Wrangelland sei gänzlich unpassend und unmotiviert, da Wrangell die Existenz der Insel bzw. des Landes hartnäckig geleugnet habe. Das ist eine falsche Aussage. Aus der deutschen Übersetzung von Wrangells Reisebeschreibung geht eindeutig hervor, dass Wrangell die Entscheidung über die Existenz des Landes nicht treffen wollte. Geradezu heroisch setzte er sich ein, um den Gerüchten über die Existenz eines Landes nördlich der Küste nachzugehen (ihm hat ein bisschen Glück gefehlt, dieses zu entdecken). Die Bezeichnung der Insel mit seinem Namen ist also in jedem Falle eine angemessene Würdigung seiner Bemühungen. Die korrekte Schreibweise des Namens des deutsch-baltischen Entdeckers ist Ferdinand von Wrangell dazu vergl. Tammiksaar 1998.

Küste. D's. Biograph Roßberg behauptet, das von D. gesehene Plover-Island sei ein riesiger Eisberg gewesen. Eisberge treten an dieser Stelle aber normalerweise nicht auf. Merkwürdig ist der Fehler in D's. Ortsangabe von 17 Minuten in der Breite. Dass Kapitän Reinemuth diesen Fehler ohne weiteren Kommentar auf einen Chronometerfehler zurückführt (für den man unter den obwaltenden Verhältnissen Verständnis haben müsste), kann man nur als plumpen Beschönigungsversuch ansehen (Reinemuth 1979). Man weiß, dass D. im Zweifel die Breite per Messung der oberen Kulmination der Sonne bestimmt hat. Hierzu benötigt man lediglich die Sonnendeklination, in die für nautische Verhältnisse die Zeit nur sehr schwach eingeht. Die tägliche Änderung der Sonnendeklination bewegt sich zwischen 15-20 Bogenminuten. Das Ganze macht den Eindruck, als ob sich D. bei der Entnahme der Sonnendeklination aus den Ephemeriden um einen Tag geirrt hat.

D. skizzierte die von ihm entdeckten Gebiete an der Westküste des Graham Landes. Nach der Expedition wurden 13 neue geographische Namen durch A. Rosenthal, dem Direktor der DPG veröffentlicht (PGM 1875 S. 312). Zehn der von ihm vorgeschlagenen Namen sind, z.T. mit leichten Abwandlungen, heute noch gültige Toponyme (z.B. Bismarck Strait, Hamburg Bay, Wilhelm Archipelago usw., vergl. Geographic Names of the Antarctic 1981). Von Dallmann grob vermessene Gebiete wurden im Wesentlichen erst 1903/07 auf der französischen Charcot-Expedition genauer untersucht und kartographiert. J.-B. Charcot (1867-1937) würdigte Dallmann ausdrücklich.<sup>77</sup>

Die belgische Expedition unter A.V. de Gerlache (1866-1934) in den Jahren 1897/99 hatte sich auch in den von D. besuchten Gebieten aufgehalten. Offenbar hatte de Gerlache aber keine Kenntnis von Dallmanns Entdeckungen, denn wiederholt kam es zu Umbenennungsversuchen der Belgier. Dabei ergab sich eine originelle Konstellation. Die von Dallmann/Rosenthal als Roosen-Straße benannte Durchfahrt zwischen Anvers Island und Wienke I. / Doumer I. wurde von de Gerlache nach dem deutschen Protagonisten der Antarktisforschung Georg v. Neumayer (1826-1909) benannt. Dieser Name wurde trotz der Kenntnis des originalen Namens letztlich angenommen.

Dallmanns Name ist dreimal im Verzeichnis der geographischen Namen der Antarktis vertreten; u.a. einmal durch eine Benennung von Otto Nordenskiöld (1834-1905), 1902.<sup>78</sup> Nach Roßberg 1940 soll es fünf Benennungen in Neu Guinea und zwei in der Arktis geben. Ob diese noch heute international akzeptiert sind, wurde nicht geprüft. Im Zusammenhang mit D's. sibirischen Pionierreisen ist zu bemerken, dass diese nicht ausschließlich kommerzieller Natur waren. D. nutzte die Möglichkeiten, um kartographische Arbeiten durchzuführen. Er war Mitglied der Bremer Geographischen Gesellschaft und hatte Kontakte zu Bremer Gelehrtenkreisen. Mit Otto Finsch, dem Direktor der Städtischen Sammlungen für Naturgeschichte und Ethnographie hielt er enge Verbindungen, offenbar auch mit Moritz Lindeman, dem überregional bekannten Bremer Wissenschaftsjournalisten und Polarforschungsagitor. Er hat diese Herren mit Exponaten und Berichten versorgt. Es ist hervorzuheben, dass D. gemäß seiner schriftlichen Äußerungen, die Idee der Erschließung Sibiriens mit Weitblick und Idealismus anging. Den Abbruch der Versuche und Forschungen nahm er sehr persönlich.

D's. zehnjährige Tätigkeit bei der Neu-Guinea-Kompagnie reiht sich weniger organisch in seinen Lebensweg ein.

Wagt man ein Fazit zu D's. bewegtem Leben, kommt man leicht zu der Ansicht, dass es eine Kette von "Misserfolgen" darstellt: Der allg. Niedergang des Walfanges ab ca. 1870, die geänderten Ansichten zur Erschließung Sibiriens, die hässliche Realität der Kolonialisierung, das alles waren Fakten, mit denen er konfrontiert wurde, die er aber nicht entscheidend beeinflussen konnte. Die kürzeste Periode seiner beruflichen Laufbahn, eine Fang- und

---

<sup>77</sup> Rede vom 6. Nov. 1907 bei der Ges. f. Erdkunde in Köln, zit. bei Koch 1927: Dallmann im Spiegel der geographischen Wissenschaft und seiner Zeitgenossen.

<sup>78</sup> D. dürfte durch seine Reisen in die Karasee auch mehrfach mit A.E. Nordenskiöld im Kontakt gewesen sein.

Rekognosierungsfahrt zur Antarktis, wird seinen Namen und sein Schicksal lebendig halten. Dass Dallmann der Erste war, der die Wrangel-Insel erreichte und betrat, ist wenigen Fachhistorikern bekannt und könnte in Zukunft noch mehrfach Anlass zu Publikationen geben. Dieses deswegen, weil dem "Wrangelland" (Plover Island) viel historische Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Geographen haben hier den südlichen Ausläufer eines arktischen Zentrallandes vermutet, welches möglicherweise mit Grönland in Verbindung stehen sollte (dazu siehe z.B. Baker 1937, S.464).

### **3. Quellennachweis**

#### **3.1 Archivmaterial**

Der zitierte Briefwechsel zwischen Petermann und Rosenthal stammt aus dem Archiv der Hermann Haack Verlagsgesellschaft, Gotha.

Der Auszug aus der Musterrolle (Seemannsamt 1, Protokolle) und die zitierten Schiffstagebücher stammen aus dem Staatsarchiv Hamburg.

#### **3.2 Literatur**

AFS: Archiv für Seewesen, nautische Fachzeitschrift, Hrsg. Johannes Ziegler, gegr. 1865 in Triest, erschien ab 1867 in Wien.

Albrecht/Vierow 1854/66: M.F. Albrecht und C.S. Vierow, Lehrbuch der Navigation und ihrer mathematischen Hilfswissenschaften, Verlag der königlichen geheimen Ober-Hofbuchdruckerei, Berlin 1866, XX+654 S. .

AVDK 1873: Alphabetisches Verzeichnis der deutschen Kauffahrteischiffe nach dem Bestande am 1. Januar 1873, Herausgegeben vom Reichskanzler-Amte, Berlin 1873.

Baker 1937: J.N. Baker, A History of Geographical Discovery and Exploration, Harrap, London 1937, 552 S.

Barr, Krause, Pawlik 2003: William Barr, Reinhard Krause, Peter-Michael Pawlik, Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: The polar voyages of captain Eduard Dallmann, whaler, trader, explorer 1830-96, in Polar Record 40(212) S.1-18 (2004).

Barthelmeß 1989: Klaus Barthelmeß, Die Deutschen Interessen am modernen Walfang vor 1914, Magisterarbeit, 161 S., Universität zu Köln 1989.

BdEGI 1872: Das neue Buch der Erfindungen Gewerbe und Industrien, Rundschau auf allen Gebieten der gewerblichen Arbeit. 6. umgearbeitete und verbesserte Auflage. 6 Bde. Spamer Leipzig und Berlin, 1872-74.

Bickelmann 2002: Hartmut Bickelmann Hrsg.; Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten – ein biographisches Lexikon; Stadtarchiv Bremerhaven, 400 S., Bremerhaven 2002.

Geographic Names of the Antarctic 1981: United States Board on Geographic Names - compiled and edited by Fred G. Alberts - with financial support from the National Science Foundation - Washington 1981, 959 S., 2. Auflage 1995, 834 S.

Headland 1989: R. K. Headland, Chronological list of Antarctic expeditions and related historical events, Cambridge University Press, Cambridge 1989, 730 S.

Jäger 1980: Werner Jäger, 1872: Das Robbenfang- und Expeditionsschiff "Vega", in Schiff und Hafen Band 11, Herford 1980.

Kish 1973: George Kish, North-east passage, Adolf Erik Nordenskiöld, his life and times, Nico Israel, Amsterdam 1973, 283 S.

Koch 1927: Franz Koch, Dallmann im Spiegel der geographischen Wissenschaft und seiner Zeitgenossen, Norddeutsche Volkszeitung 1927.

Krause 1996: Reinhard A. Krause; 1895 - Gründerjahr der deutschen Südpolarforschung, in Deutsches Schifffahrtsarchiv 19, S.141-162, Bremerhaven 1996.

Krause 2001: Reinhard A. Krause; Georg v. Neumayer (1826-1909) Nestor der Meeres- und Polarforschung, in Deutsches Schifffahrtsarchiv 24, S. 197-214, Bremerhaven 2001.

Lindeman 1899: Moritz Lindeman, Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang, Abhandlungen des deutschen Seefischerei-Vereins Band IV, Otto Salle Berlin 1899, 134 S.

Lehmann 2001: Sebastian Lehmann, Führer Walfang, in Deutsches Schifffahrtsarchiv 24, S.157-186, Bremerhaven 2001.

Lubbock 1937: Basil Lubbock, The Arctic Whalers, Brown, Son & Ferguson, Glasgow 1937, 483 S.

Lüdecke 1995: Cornelia Lüdecke, Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluss Erich von Drygalskis, Berichte zur Polarforschung 158, Bremerhaven 1995, XIII+340+72 S.

Meldau 1921: H. Meldau, Kleines Kompaßlexikon, Eckhard & Meßtorff, Hamburg 1921, 87 S.

Melville 1851/2004: Herman Melville, Moby Dick; oder: Der Wal, deutsch von Friedhelm Raathjen, Verlag Zweitausendeins, FfM 2004, 959 S.

NATURE - A weekly illustrated journal of science, London u. New York, gegr. 1869.

NDB: Neue Deutsche Biographie, Herausgegeben von der historischen Kommission der Bayrischen Akademie der Wissenschaften, 1957.

Nordenskiöld 1882: Adolf Erik Freiherr von Nordenskiöld - die Umsegelung Asiens und Europas auf der Vega, Brockhaus Leipzig 1882, 2 Bände 477, 452 S.

Nordenskiöld 1980: Friedrich-Franz von Nordenskiöld, Nordostpassage - der Polarforscher A.E. Nordenskiöld erzwingt mit der VEGA den nordsibirischen Seeweg 1878-1880, Koehler, Herford 1980, 177 S.

PGM: Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann, Justus Perthes, Gotha, gegründet 1855.

Pawlik 1996: Peter-Michael Pawlik, Von Sibirien nach Neu Guinea, Hauschild Bremen 1996, 207 S.

Peters 1938: Nicolaus Peters, Der neue deutsche Walfang - ein praktisches Handbuch seiner geschichtlichen, rechtlichen, naturwissenschaftlichen und technischen Grundlagen, Verlag Hansa, Hamburg 1938, 264 S.

Reinemuth 1979: Rolf Reinemuth, Koehler, Herford 1979

Roßberg 1940: W. Rossberg, Kapitän Dallmann, Polarfahrer und Kolonialpionier, Bremen-Blumenthal 1940, 182 S.

Schück 1882: Albert Schück, Die Entwicklung unserer Kenntnisse im Süden von Amerika, in Verhandlungen des Vereins für naturwissenschaftliche Unterhaltung zu Hamburg, Bd. V S. 118-136, Hamburg 1882.

Starbuck 1878/1964: Alexander Starbuck, History of the American Whale Fishery from its earliest inception to the year 1876, Sentry Press, New York 1964, VII+407 S.

Steppes 1963: Otto Steppes, Gerhard Zwiebler, Walter Stein Herausgeber; Fulst Nautische Tafeln; 23. Aufl. A. Geist Verlag, Bremen 1963, 215 S.

Tammiksaar 1998: Erki Tammiksaar, Wrangell or Wrangel - which is it? in Polar Record 34(188) 1998.

Touché 1999: Werner Touché, Leuchtende Vergangenheit, Vreden 1999 172 S.

White 1879: W.H. White, Handbuch für Schiffbau, Leipzig 1879, XX+684 S.

Wieting 1993: Louis Wieting, Bremer Seeleute in Sibirien. Sechs Überwinterungen am Jenissei mit den beiden Dampfern "Moskva" und "Dallmann", Herausgeber H. Gnettner, J.H. Döll Verlag, Bremen 1993, 215 S.

Winterhoff 1974, Edmund Winterhoff, Walfang in der Antarktis, Stalling, Oldenburg und Hamburg 1974, 234 S.

WZ: Weserzeitung, Bremen .

## 4. Preambles

### 4.1 Concerning the background of the voyage described in the logbook of the Groenland in 1873/74

The ship's log presented in the following is a rarity. In the history of German navigation there was never a voyage like the one documented here.

In the summer of 1873 a German ship sailed from Hamburg to Antarctica with the aim of catching whales and seals there. The voyage was well prepared. Not only was the ship, the GROENLAND, specially designed for this task, as will be explained below, but also the head of the mission, captain Eduard Dallmann, was qualified for this business. He had spent nearly 20 years on whalers (see also the short biography in Appendix 4). From his extensive practical experience he knew the American whalers and their equipment and that their material was better than anything else. That is why, in spring 1873, he journeyed to New Bedford, Massachusetts, which was at that time the undoubted capital of the pelagic whaling, to get material and equipment. Among other things he had "8 Whaleböte" built there (Pawlik 1996, p. 41)<sup>79</sup>, but he wasn't satisfied with only the best material, he also wanted the best personnel. Certainly in accordance with his employer he hired two American mates.

The mates (on American whalers nautical officers) were, along with the harpooneers, the guarantors for the success of the hunt. They held the command over the whaling boats which they would steer at first. Their duties included the skilful approach to the whale and the driving on of the crew. The harpooneer sat on the first thwart and rowed along until he got the command to rise when they were near enough to the whale. Then he would get up and drive his harpoon into the animal. As soon as the whale was fast, i.e. the harpoon with the attached strong rope was securely fixed in the body of the whale, he and the mate would change places. The killing of the whale therefore was the duty of the mate.

A remarkable thing is that there were, except for Dallmann and the 28-year-old mate Rudolf Küper, no German navigators on board. However, Küper was, though young, a very experienced man. Already in 1868 he had been mate on the ALBERT (WZ July 12, 1868; see also footnote 3 and appendix 2). One can assume that P.H. Omev and R.M. Root, the Americans, together with Küper took on the tasks of mates while Dallmann stayed free of watches.<sup>80</sup>

---

<sup>79</sup> Pawlik takes these statements from a résumé of Dallmann of 1896, which he had entitled "data of my sea voyages" (Pawlik 1996 p.9 and 10-facsimile on the first page of the "data"). The document seemingly is in private property. Its authenticity is undoubted.

Concerning the "Whaleböte": These always carvel build boats are masterpieces both in their construction and in their making. One of the few remaining originals is exhibited in the *Deutsches Schiffahrtsmuseum* (National German Maritime Museum). Here you can also find some impressive movie documentaries of their uses. To take eight or six boats accorded to the American usage and was also common on English ships at that time.

<sup>80</sup> The two American mates are the only crew members named in the logbook, except for a few crew members who had offended against orders.

These two men were Phillip Henry Omev and Robert Marshall Root (birthdays see appendix 2) both from New Bedford, Massachusetts. Omev's lay was 1/18, Root's 1/30. That way they were the best-paid men on board. Küper and the first engineer O. Chraphovski were hired for a share of 1/55 of the catch. (Staatsarchiv HH, Seemannsamt 1, Protokolle).

The investigations made by Dr. M. Frank, Director Emeritus, Kendall Institute and Senior Curator, New Bedford Whaling Museum gave the following results: Omev- ..... *He must have been a competent and popular officer, as two prominent captains each kept him on for a second consecutive voyage, which is a not very common practice; and on his last voyage as mate the captain evidently recommended him to command the vessel on her next voyage, which is a common practice but only where the mate is adjudged deserving. His only voyage as captain was abortive. Third mate, 1/70th lay, ship Averick of New Bedford, Captain Robert P. Reynard: sailed 08/14/1844; vessel lost on the island of Ulitea*

Originator, initiator and organizer of the cruise was Albert Rosenthal (1828-1882). This can be taken from his correspondence with his friend August Petermann (1822-1878). Mate Küper was a nephew of Rosenthal.<sup>81</sup>

Petermann, who is rightly called the father of German polar research, was an internationally known figure in the 1870es. His journal. – *Petermann's Geographische Mittheilungen* – freely translated Petermann's Geographic Messages (PGM) – published since 1855 was the international body for the development of polar research. Petermann, who always claimed the use of solely undoubted sources in his cartographic and literary works, nevertheless did not retain himself to predict big commercial successes in association with polar research.

Rosenthal, born by the lower Weser, had been captain and owner of a shipyard and ships in Bremerhaven and had worked with ships for whaling and sealing for years before he moved to Hamburg in 1872 (Bickelmann 2003, p. 280). Here he initiated the *Deutsche-Polar-Schiffahrts-Gesellschaft* (German polar navigation company) and managed the business of this corporation in which several well-known traders and ship-owners of Hamburg participated<sup>82</sup>. In §2 of the statutes is written: *Purpose of the association is the hunt of animals of which blubber can be extracted and the trade of Nordic products.*

*The organization is allowed to purchase ships and build stations, warehouses for the storing and factories for the processing of the gained goods.*

Because of the many details it is worthwhile inserting an extract of the first letter in which Rosenthal wrote about the planned south-sea-cruise. It was an answer to the inquiry of Petermann whether the FREDDY, the new whaler constructed especially for voyages into ice covered seas, would be free for an Italian north polar expedition. On 16<sup>th</sup> November 1872 Rosenthal wrote: ...*You, my old friend, are surely wondering why I have not written for so*

---

02/15/1845 .... Second mate, 1/42nd lay, ship *Alexander of New Bedford*, Captain Robert P. Reynard, 06/20/1846 - 02/24/1848. Mate, 1/22nd lay, ship *Florida of New Bedford*, Captain Joseph C. Little, 05/17/1851 - 05/26/1853. Mate, 1/20th lay, ship *Florida of New Bedford*, Captain Joseph C. Little, 10/14/1853 - 09/04/1856; he must have left this voyage early to take a berth as mate of the *San Francisco*. Mate, 1/17 lay, bark *San Francisco of New Bedford*, Captain Elisha G. Cudworth, 03/12/1855 - 11/19/1856. Captain, bark *San Francisco of New Bedford*, 05/13/1857 - 05/17/1859.

... Root was the son of Captain Marshall Root (born circa 1818 in New Hampshire), who commanded the brig *Thomas Winslow* on a whaling voyage out of Westport, Massachusetts (near New Bedford) during 1842-45 - his only recorded whaling voyage as captain. The family lived in New Bedford, and like many New Bedford boys (especially the sons of mariners), Robert went to sea at an early age, intending to make whaling his career. Just turned 11, he shipped as "boy" for a 225th lay in the ship *China of New Bedford*, Captain R.C. Reynard (1850-52); at age 12 he went again as "boy" in the same ship, Captain Willis Howes (1852-56), this time at the 190th lay; and he was likely promoted to seaman somewhere along the way, as his next voyage was as boatsteerer (harpooner) for the 90th lay in the New Bedford ship, *Reindeer* Edward R. Ashley (1856-60). All three voyages were successful, so he likely did fairly well financially. The 1869-70 New Bedford City Directory lists him as a mariner; he is not listed later Directories, but the 1880 U.S. Census lists him, at age 41, as still unmarried, still a sailor, living in New Bedford with his mother, along with his married sisters and their husbands and children, seven boarders, and two servants, in a boarding house, of which his widowed mother Elizabeth was proprietor. After this he disappears from view entirely, and I have not found him listed in any further census reports or Directories.

<sup>81</sup> Rosenthal wrote to Petermann about Küper (13.8.1868): *A nephew of mine, R. Küper is mate on the Albert this time and I hope to keep him for these voyages, he is a very intelligent young man and such people are of highest importance up there.*

<sup>82</sup> L. Behrens & Sons; Haller, Söhle & Co.; Senator Godeffroy; Wachsmut and Krogmann; F. Laeisz; Johs. Roosen; Pickenpack; Hugo Wolff & Co.; Wencke Sons; Rosenthal from Bremerhaven; A. Friedburg in the Company Salomon Meyer, Ernst Gossler & Co. and Dr. A. Wolffson. Later it says: *The share capital amounts to one million Thaler, half of which will be issued. A public signing will not be necessary, as the entire sum is taken from the founders of the organization.* (AfS. 1872 p. 409, see also Barthelmeß 1998 p. 35. The statues of the company see Staatsarchiv HH. The founding of the company occurred in August, 1872.)

long. But bear in mind that I am currently winding up great and complex affairs and at the same time I am organizing a new and even bigger deal which absorbs almost all of my time, so that if you also consider my various (business) trips I barely have a few hours to spend with my family...

You wrote once if we would charter out the *FREDDY* (now *GROENLAND*) for a new expedition. I can answer this with "yes", but all the terms have to be set by February so the captain can take order to be back in Christiansund in time. That should be mid-June, so that the *GROENLAND* can follow her destination in the beginning of July. So if you can manage to have something definite by February, you will find me ready.

My company, the *Deutsche-Polar-Schiffahrts-Gesellschaft* in Hamburg is busy organising – our current ships are the *SS Groenland* - Capt. Melsom; the *SS Spitzbergen* - Capt. Fredericsen; the *SS Island*- Capt. Hashagen; the *SS Tromsoe* - Capt. Mack. Next season we will have two more<sup>83</sup> – and by 1874 we will have a fleet of eight steamers and as many sailing ships.

In Christiansund we have bought a large port with a big terrain for distilleries, guano factories etc. and are now constructing jetties and buildings, our inspector there is E. Stille.

As I take from the *New Bedford* papers, the Yankees did beat me to a venture in the south and have been very successful, do you have any solid reports on this? Then I would ask for them, for I do not want to see my project being taken over by the Americans alone but want to participate (at the business) next year. You know, my will has always been strong but my flesh (here the funds) has never been sufficient ....

Petermann didn't answer this letter until 7<sup>th</sup> December, as he had not to communicate anything of importance, that is to say *nothing about the doings of the Yankees in the south*. Furthermore he had to put off Rosenthal: *The planned Italian north pole-expedition will not take place yet*. This leaves the *GROENLAND* free for other projects in 1873. Which projects these might be, can be taken from Rosenthal's letter to Petermann on February 15, 1873: ... *I can tell you something that will interest you: At the end of January I sent our steamer GROENLAND (former FREDDY) to Spitzbergen to try to rescue the 18 icebound Norwegians there and then, of course, start hunting in March while the other ships will just be leaving the ports of Tönsberg, Christiansund and Tromsoe at that time.*<sup>84</sup>

*The GROENLAND would come back to Christiansund in the beginning of June, and then turn to Hamburg, so that she can start the voyage into the Antarctic Ocean in July. I believe to have found a capable man for this task in Capt. Dallmann, who has long been successfully navigating Arctic waters and whose boldness and energy are praised everywhere.*

*Could you find any maps, books, travelogues, sketches or other information about the south? You would not only do me a great favour but also the whole company would be indebted to you. Needless to say full compensation will be provided in case you have to pay to get material. However, this expedition should be held secret for the present, at least in its details. ...*

Petermann answered February 17<sup>th</sup>, 1873. Not once did he mention Rosenthal's wish to keep the expedition secret. His information about maps of the area surrounding the Antarctic Peninsula will have disappointed Rosenthal. They contained only one map and two atlases which every ship's officer could have taken from the known collection of maps, the *Admiralty Catalogue*:

*1238 DE/2 m = 0,05 South Shetland and South Orkney Islands, with tracks, 1819 to 1843, and Plan of Beauchene Island, additions to 1844*

---

<sup>83</sup> These were probably the *NOVAJA SEMLJA* and the *JAN MAYEN*, both built 1873.

<sup>84</sup> Here see e.g. *NATURE* Mar. 27, 1873 p.413

1240 *A m = 0,03 South Polar Chart, 1839*

1241 *A d = Southern Hemisphere Ice Chart, various from 1772 to 1869*

His suggestion concerning literature was as follows: *About books: The South American Pilot, part 2 should help you; the only useful travelogues are those by J.C. Ross and Weddell.*

To judge this correspondence between Rosenthal and Petermann concerning the planned Antarctic cruise, one should know that they met in March, 1873<sup>85</sup>. That way they had the opportunity to clarify all questions about the cruise (e.g. whether to keep a second log).

Seemingly Petermann had promised to make a special map showing the geographical extension of whales, because in a letter of April 17<sup>th</sup>, he wrote: *My dear friend,*

*Here I send you extracts of all available travelogues about the occurrence of whales in the Antarctic seas. All in all the notes are scarce, whether intentionally or not, is not always easy to tell. The most elaborate report, given by Ross<sup>86</sup>, is, however, only about the area south of New Zealand (from 59°, mostly from 62° southern latitude to the outmost points of his journey, 78°S. Lat.).*

*The main area of the whales, particularly the right whales, is outside the big shipping routes, this follows definitely from Ross' voyages and observations, and the number he discovered must have been enormous. (This sentence is inconsistent in the original letter, too.)*

*The map, on which I have already started to work, I could not yet finish. I hope to do it by the end of this or the beginning of the next week at the latest and I will send it to your address in Bremerhaven. I wish that you will have at least this roundup of information by the 20<sup>th</sup> of this month, the date you marked as important.*

Whether Petermann has ever finished and sent this map or not is unknown. There does exist a remark about the title for this manuscript<sup>87</sup>, but no map. It would have been interesting to know if and how it differed from the "Whale Chart", which the well known American oceanographer M.F. Maury<sup>88</sup> published in 1851.<sup>89</sup>

There is no known correspondence between Rosenthal and Petermann for the time from April 1873 to July 1874. It is not known if they just did not write or if the letters are lost or destroyed. In any case, Rosenthal seemed not to have written to Petermann for some time when – on 19<sup>th</sup> July – a letter arrived for the latter from Hamburg<sup>90</sup>. Though the direct reference to Dallmann's Antarctic cruise is comparatively short and succinct, it is nonetheless useful to quote parts of it here because of some "polar-historical" facts:

*My dear friend!*

*Having just come back from Norway (Christiansund) ...the maelstrom of business is so strong that I am unable to escape it.*

*...Of the south (the Groenland) I have only vague news. Capt. Dallmann writes very shortly that he found furseals on the South Shetlands and that he has gone far south without finding any furseals. That is all for now. The news from the north are better: our vessel Jan Mayen,*

---

<sup>85</sup>On the 21<sup>st</sup> of March, Petermann arrived with the evening train in Bremerhaven with his family after a journey of eleven hours, coming from Gotha. He went back three days later. Reason for his coming was the wedding of Ernst Stiller, the above mentioned inspector of the station in Christiansund.

<sup>86</sup>James Clark Ross (1800-1862) sailed around Antarctica from 1839 to 1843 and, among other things, discovered the Ross Sea.

<sup>87</sup>*The occurrence and geographical extension of whales (including the black or right whale) in the Antarctic Seas, assembled by Dr. A. Petermann. Gotha, April 17<sup>th</sup>, 1873. (Manuscript for Mr Albert Rosenthal).*

<sup>88</sup>Matthew F. Maury (1806-1873) was the first to publish the world-known data of ocean currents and global winds in 1855 under the title "The physical Geography of the Sea and its Meteorology".

The term "Physical Geography" comes – as Maury said – from Alexander von Humboldt (1769-1859) see Maury 1856 S. 9 and Kortum/Schwarz 2005 S. 158. The term "Oceanography" first became popular in 1887 after the publishing of the *Handbook of Oceanography* by Otto Krümmel (1854-1912).

<sup>89</sup>This map of 1851 (*Preliminary sketch*) can be found in the inner book-cover of Starbuck 1964.

<sup>90</sup>The date of the letter was 18.7.1874. In the 1870th the letters took one day, very seldom two, to get from any larger place in Germany to Gotha.

which is just arriving, brings 1400 tons of blubber and the respective amount of furs as this season's result.

I have heard that in Vienna there are plans to equip an expedition to search for the Austrian expedition (Weyprecht). We would like to charter out our steamer JAN MAYEN for it, the ship is totally new, has strong horse power, is designed for polar cruises, needs little coal and could be made ready soon to sail for this voyage.<sup>91</sup>

I assume you know the main persons involved in this undertaking and I would like to ask you to point this out to them, because it is time to act now if anything is supposed to happen in this affair.

I hope that in autumn our families shall meet once more and have a few happy days together.

...

From another letter it can be taken that this meeting between the families of Rosenthal and Petermann took place in the second half of August, 1874<sup>92</sup>. Thus it turned out that, concerning Dallmann's journey, the correspondence stopped twice at the most interesting times. One can assume that, before the cruise, important information had been exchanged at Petermann's visit in Bremerhaven and news of the cruise itself when Rosenthal visited Gotha. Unfortunately, nothing is known about the business aspects of the trip as there are no concerning documents available in either the public archives in Hamburg or in Bremerhaven. It is understandable that only little information can be found in the newspapers about the departure of the GROENLAND, as – according to the above mentioned text – Rosenthal wanted to keep the voyage secret. Petermann was particularly reserved. In December 1874 he printed six lines concerning Dallmann's journey in the PGM: *Already a few months ago we received a valuable journal with a map showing newly discovered land from the Deutsche-Polarschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg (Director Albert Rosenthal), we will soon provide its content to the reader.*

But it wasn't until the issue of July 1875 that a one-page article appeared on page 312 under the title *German Discoveries at the South Pole* which, however, didn't rise to the promises made in December. There was not a bit of an excerpt of a ship's log. Less than half of the article was on the actual tour itself. This text is restricted, characteristic for Petermann, to the new discoveries near the southernmost point of the cruise and to the comment that these are drawn in a new map. This map was a small *special carton* in the scale 1:10 000 000 titled *S. Shetland & S. Orkney Islands & c.* and located at the margin of Petermann's new *Antarctica-Map*<sup>93</sup>. This means the article in PGM appeared at the same time as the new map of Antarctica. Petermann mentioned nothing about the facts on which the map was based in the article carrying the number 111 in his series *Geography and exploration in Polar Regions*. After stating that John Biscoe (1794-1843) had already assumed the existence of Graham Land in 1832, he writes: *Owing to captain Dallmann and his German ship we can now have a good guess about a part of this extensive land. He went to the place where Biscoe had said the coastline to be, entered a port which is now called Hamburg port, discovered a strait about 15 to 18 nm of width where Biscoe had suspected connected land and an archipelago of islands of an expansion of 60 nm in front of it. The Islands have been named Kaiser-Wilhelm-Islands.*<sup>94</sup> There was no second article in any of the PGM on Dallmann's cruise.

---

<sup>91</sup> The JAN MAYEN later was sold to Sweden, where she made history as VEGA under A.E. Nordenskjöld (1832-1901) and A.A.L. Pallander (1840/other source 1842-1920) by overcoming the Northern Sea Route in the years 1878/79.

<sup>92</sup> Petermann had just moved into his new villa near the station of Gotha and was surely proud to be able to present it to Rosenthal. This impressive building still exists.

<sup>93</sup> This map can be found in the then international famous collection of maps "Stielers Handatlas" from 1875 with alterations up to 1905.

<sup>94</sup> It further says: *The details are to be seen on the attached map. The Polarschiffahrtsgesellschaft has decided on the following names for the discoveries: Kaiser-Wilhelm-Islands, ...; Bismarck strait (the great, extended strait); Cape Greenland, Dallman Bay, Hamburg Port, Rosenthal Islands, Roosen Strait, Gossler Island,*

1885, on the occasion of the 5<sup>th</sup> German Congress of Geographers in Hamburg, on which Antarctica was a strong topic,<sup>95</sup> the publisher Ludwig Friederichsen (1841-1915) had issued a *map of the area south of cape Horn* in the scale 1:4 000 000, which was identical to the smallest detail to Petermann's from 1875.

For 1895 the German Congress of Geographers was planned to be in Bremen. Again, the main topic was Antarctica (see Krause 1996), to which the "Hamburgers" Friederichsen and Neumayer contributed significantly. Connected with this there was a request to Dallmann which he answered on 13<sup>th</sup> Nov. 1894. Luckily this letter is still existent (Archiv Dr P.-M. Pawlik). It provides an authentic description of Dallmann's discoveries at the Antarctic peninsula: *Dear Mr Secretary,*<sup>96</sup> ...can... give you little hope concerning the map of Grahams Land. That far south there are few chances of making observations to put islands in the correct positions on incorrect maps. Of Grahams Land I have seen almost nothing, sure enough I once went nearly as far as 66° south, where I discovered a very nice port, but I do not know the exact position. I was there in a light night after snow and fog and shot some fur-seals, left the port and went northward. I stayed only for a few days at the coast, I expect I could have gone much further south, there did not seem to be much ice, but animal life, seals as well as seabirds, ceased to be found there. In my private journal I have written little about Grahams Land and the Shetland and Orkney Islands. And the corrected map and the ship's log have been given, I believe, to Mr Petermann by the then-director of the Polarschiffahrts-Gesellschaft, Mr Albert Rosenthal.

*All I still have kept of this memorable, dangerous and demanding trip is my greasy private journal and an old map on which the pencil corrections have almost vanished ....*

A more precise information is almost unthinkable – Petermann had, in addition to the logbook, only a vaguely corrected sea chart. No wonder, that his comment on the cruise was so poor.

Friederichsen was evidently not satisfied with Dallmann's answers. They met on 27<sup>th</sup> November 1894 in Hamburg (Pawlik 1996 p. 180). The result of the meeting can not have been great. The map of 1875/85 was included unchanged in Neumayer's publication of 1901, although by now the whaling expedition with the ships JASON, CASTOR and HERTHA under Carl Anton Larsen (1860-1924) took place in 1893/94. An expedition which is said to have been a Norwegian one but in which Hamburg firms were largely involved, both financially and in organisation. Friederichsen had access to the data from this journey that included new discoveries east of the peninsula.

At the first glance the question of the purpose of Dallmann's cruise 1873/74 seems easy enough to answer. Everybody's aim was to earn as much money as possible because each of them participated in the success and its result, the catch. At a closer look, however, the question arises whether the economic expectancy had any real basis. For example an article of an encyclopaedia (BdEGI 1872/74) presumably written by Moritz Lindeman (1823-1908) says that for whaling principally only sailing ships were used. Steamers were said to be profitable if in addition they also hunted seals. When hunting seals, especially in the Greenland Sea, it was important to be able to search through particular areas and head for them quickly. Only thus you could benefit from the short period of time during which the seals were found in large numbers on the drift ice. A sailing ship was unable to do so in

---

*Friedburg Island, Elisabeth Island, Booth Island, Krogmann Island, Petermann Island* (in addition see Appendix 4 Biographical Notes and Appraisal to Dallmann).

<sup>95</sup> In PGM 1885 p. 177 is written: *The negotiation was opened by presentations about the necessity and operability of Antarctic research by privy Councillor Neumayer, Prof Ratzel, Dr. Penk and Prof. Peters.* The initiator of this turn to Antarctica was Georg v. Neumayer (1826-1909), who had agitated for antarctic research since the middle of the 1860s (see e.g. Krause 1996 and 2001, Lüdecke 1995).

<sup>96</sup> The above mentioned Ludwig Friederichsen, among other things Secretary of the Geographic Association Hamburg. His question to Dallmann was from Nov. 10, 1894.

unfitting winds and therefore often could not get at its prey. This was also true for a whaler that followed its prey, but all this operation take place in the open sea on a much larger scale of time and range making it easier for the sailing vessel to operate in an appropriate way. In short, the cost involved in attendance of machines and boilers including screw and shaft-installation as well as coal, lubricant grease and personnel were much too high to be gained by whaling – this is the opinion of an expert in 1873.

Therefore in the present case it was not clear from the beginning what the prey was going to be and what was going to bring in the money. Clues are given by the above correspondence and Dallmann's notes *Data from my Sea Voyages*. There it says that...*the ship did not only hunt seals but also whales, and, further on, ...in mid-November I reached the south Shetland Islands and, for the next months till march 1874 I went to many different places on these and on the Orkney Islands, on Palmer, Joinville, Louis Philippe and Grahams Land but found only a few seals, and of the black arctic whale, of which Sir James Clark Ross had written to have seen so many, I found none, but many which had no or only very bad, unusable whalebone*<sup>97</sup>. (Pawlik 1996, p.41)

This comment makes clear that one expected profit from the furs of seals, the baleen of the slow polar whale and, of course, the oil of the same.

One can expect the cost and the calculation of the cruise to have been in accordance with the cargo capacity of the GROENLAND, i.e. there was enough tonnage to store the catch in profitable measures.

The oil taken from the blubber of sea mammals served especially as lamp fuel for centuries. With the now rapidly increasing industrialisation and the urbanisation as a consequence thereof, the problem of light stepped into a totally new dimension: Now people were living and working during the night as well. In the 1870es, paraffin, refined from mineral oil, started to be a common light fuel in households,<sup>98</sup> while in factories, public buildings and larger cities gas light had long been introduced. On the other hand, the oil of the baleen whale couldn't be used in large amounts in food, so that with decreasing catch there was no tendency to an increasing price. There seemed to be a demand for it, however, as the oil was still traded with in Germany in the 1870es.<sup>99</sup> Appendix 1

Seal furs were very well paid for at the market (for prices see e.g. Lindemann 1899 on various pages – generally a few Thalers per fur), but the risk of not catching anything was big, as the hunting had to be done in very little time even in the southern regions.

In the beginning of the 1870es some important changes came up: The hunting of the whales was now done with fast, machine driven hunting ships and the shooting of the animals with harpoons installed on the forecastle of the ship<sup>100</sup>. Therefore the faster, until then not hunted and thus plentiful finback- and blue whale (rorquals) were now chased. The killed whales were hauled to shore stations, where the carcass was then treated further. The aim was to use and sell every bit of the whale, among other things by making whale guano as a valuable fertilizer. In short, modern whaling, mainly invented by the Norwegian Sven Foyn (1809-

---

<sup>97</sup> Here Dallmann meant blue, finback and presumably also humpback whales, which he could not hunt because of the high speed of these species. In addition, the dead bodies of these whales tend to sink.

<sup>98</sup> For the illumination in households one cannot say that the paraffin lamp substituted the blubber-oil lamp. Paraffin was not only used in the blubber-oil lamps but in subtly built lamps, whose cost of purchase will have been enough to prevent a quick change to paraffin in many cases. But there was also known to be an altering (see e.g. Touché 1999 p. 148 and p.118 pic. Study- or Goethe-lamp): Alongside the blubber oil, rape-oil was used in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries. Only after new culturing this oil could be used in human nourishment.

<sup>99</sup> While writing this text we noted once again, how complicated the connection of the more modern whaling with the scientific-technologic, economic-industrial and political-social developments is. In addition, there are geographic-ethnographic features. As the topic whaling is very emotional with many people, we tried to demonstrate the main characteristics of whaling development – Appendix 1.

<sup>100</sup> Without going into details, we wanted to remark here that the company Cordes of Bremerhaven was considerably involved in the development of these harpoons.

1894), started as a land-supported undertaking. One could argue from the letters between Petermann and Rosenthal that the latter had also taken to that method. That is not sure, however, because around Christiansund, where he had established his facilities, it was impossible to practice this business because whales were lacking in the surrounding area.

The occurrence of whales was very good in areas around the Nordkap. This was where Foyn had established his facilities.

What Rosenthal built and planned in Christiansund was a modern base for whaling and sealing with facilities for the processing and the shipping of the different Nordic products, a base that lay comparatively favourable to the hunting areas and provided cheap workers when needed. However, the business directed by Rosenthal hunted whales the old way, with skiffs and harpoons. We cannot rule out that they also used special guns and small ordnance for the harpooning. They cannot have hunted for rorquals, even if ships like the GROENLAND were – temporarily – equipped with bow ordnance.<sup>101</sup> However, there is an astonishing fact. The NOVAJA SEMLJA, a ship of the "Rosenthal-fleet", similar to the GROENLAND, had been on the "classical" cruise in 1874 – March 18th to April 10th<sup>102</sup> north of Jan Mayen for sealing and from the beginning of July to September in Davis Strait, the sea west of Greenland<sup>103</sup> for whaling. Six whales had been slain and the ship went home to Christiansund, where bones, fins and tails were landed and taken to the guano factory (journal entry of September 19th). This means that a "Rosenthal method" existed – cutting up the whale on board and taking all parts to be used on land. This again means that the "Rosenthal method" was almost identical to what was done elsewhere from 1924 onwards concerning the Antarctic whaling. Unlike the factory ships, Rosenthal's steamers could not treat the catch on board and his hunting longboats could not catch rorquals like the faster whaling steamers (more concerning the development of whaling see appendix 1). The whaling expert Klaus Barthelmeß had good reasons to believe Rosenthal planning to act similar to Sven Foyn. Foyn had by now secured a patent by intervening with the king and the ministry which was de facto like a monopoly for rorqual whaling in the Norwegian waters (Barthelmeß 1989 p. 36).

Rosenthal was by no means alone in his entrepreneurial orientation, a fact that is impressingly brought out by the number of whalers that were still at sea. During the whaling cruise of 1875 in Davis Strait there were often 6-8 ships near the GROENLAND. Once it is even mentioned that 15 steamers lay together with the ship near the Labrador coast (Cape Kater, about 69° N; September 14th with 13 ships). In the log of the NOVAJA SEMLJA, it says under March 27th, 1874 as the ship steered through the ice of the East Greenland Current: ... *the seals were widespread over great distances. 30 ships, nearly all steamers, were hunting ,...*

In any case, to start an action in Antarctica does not contravene with the situation indicated above and the business policy resulting thereof. The plan of sending the GROENLAND southwards must have existed already around November 1872 (see the letter Rosenthal-Petermann of Nov. 11th above). Rosenthal would have been ready to charter out the ship to

---

<sup>101</sup> Seemingly the first „whaling steamer“ of Rosenthal/Wencke ALBERT, a barque supported by a steam engine (the newspaper called it a *hybrid steamship*), was equipped with a harpoon ordnance at the bow. In the *Weserzeitung* of March 24<sup>th</sup>, 1867 is written: *The ordnance on board consists of one cannon and one double cannon that Mr. Cordes from Bremerhaven provided. With it they can shoot a harpoon and a bomb-lance (Bombenlanze) at the same time.* Probably bomb-lances could also be shot from the GROENLAND. At least in the journal of the ship from Friday, September 9<sup>th</sup>, 1875 can be read: *The steamer NOVAJA SEMLJA went into port, we received a box with bomb-lances which the Captain had taken from Hamburg but which did not belong to the ship....*

<sup>102</sup> This is the time spent at the hunting areas. About 2000 seals were killed (journal entry of April 26<sup>th</sup>, 1874). In 1875, the GROENLAND stayed there from March 22<sup>nd</sup> to April 10<sup>th</sup>. Not a single seal was shot.

<sup>103</sup> In this case the time spent at the hunting area was from June 8<sup>th</sup> to September 4<sup>th</sup>. The GROENLAND stayed in Davis Strait from June 10<sup>th</sup> to October 14<sup>th</sup>. However, it took more than four weeks to steer up the Greenland coast. The first whales were not seen before mid-July.

the Italian government in 1873 for a north polar expedition, but the Italian explorer Christoph Negri (1808-1896) apparently could not realise his euphoric plans.

Barthelmeß had already mentioned that the GROENLAND, having put to sea for an arctic cruise from Christiansund on January 28th and travelling first to Spitsbergen to rescue the 18 icebound Norwegians there, was decided to a homeward journey to Hamburg to be equipped (Barthelmeß 1989 p. 38). The rescue of the 18 Norwegians failed and, adding to this, the well known captain Jacob Melsom (1824-1873) died on board during the return voyage.

What Rosenthal had read in the New Bedford news and what he had reported to Petermann on Nov. 16th 1872 (see above), is also stated in Headland (1989 p.189). Here it says: *1871-South Shetland Island; there was a brief revival of United States fur sealing from this year (until around 1875).* During the season of 1873/74 seven ships are said to have operated in the Shetland area: the GROENLAND and six Americans. The journal mentions the schooner FLYING FISH (Nov. 27<sup>th</sup>), the schooner LIZZIE P. SIMONS, correctly LIZZIE P. SIMMONS<sup>104</sup> (New York, Capt. Potts), with whom Dallmann accomplished a close cooperation (Germ.: "Mackerschaft", Nov. 30<sup>th</sup>, Dec. 2<sup>nd</sup>, Dec. 26<sup>th</sup>) and the schooner THOMAS HUNT from Stonington (Capt. Appelmann, correctly Appelmann<sup>105</sup>, Dec. 10<sup>th</sup>, Dec. 17<sup>th</sup>), as well as the steamer FRANCIS ALLIN, correctly FRANCIS ALLYN<sup>106</sup> (Dec. 26<sup>th</sup>, 1873). All ships are confirmed in Headland, 1989 p. 193-195. The ships further mentioned there are not included in the ship's log – they presumably did not meet the GROENLAND.<sup>107</sup>

Back to Dallmann's above remark concerning the book of James Clark Ross (Ross 1847 v.2 p.327). *There it says: We observed a very great number of the largest-sized black whales, so tame that they allowed the ship sometimes almost to touch them before they would get out of the way; so that any number of ships might procure a cargo of oil in a short time. Thus within ten days after leaving the Falkland Islands, we had discovered not only new land, but a valuable whale fishery well worthy the attention.*

This observation referred to a place east of Joinville Island. It was known to the whalers that whales not only appear in schools but also in great herds (see e.g. Melville's reflections concerning this subject, Melville 1851/2004 p.540). So Dallmann will have interpreted Ross's account correctly. He visited the Joinville region but stayed west of the island. It is quite remarkable that, in 1893, Dallmann remembers so well the reasoning for the cruise of 1873

---

<sup>104</sup> This we know thanks to Dr. Stuart M. Frank, Director Emeritus, Kendall Institute, and Senior Curator, New Bedford Whaling Museum.

<sup>105</sup> This we know thanks to Dr. Stuart M. Frank, Director Emeritus, Kendall Institute, and Senior Curator, New Bedford Whaling Museum.

<sup>106</sup> It is stated on various occasions that the GROENLAND was the first steam-engine-supported ship in Antarctica (e.g. Barthelmeß 1989, p. 39). This is evidently incorrect. At least, the FRANCIS ALLYN was there at the same time as the GROENLAND. It is undoubted that the FRANCIS ALLYN had an engine; however, opinions differ about the time it was installed in the ship. Concerning this, Dr. Stuart M. Frank wrote us (Jan. 1<sup>st</sup>, 2005): *Your "steamer" Francis Allin was actually the auxiliary-steam schooner Francis Allyn, 107 tons. Colby is likely correct in his claim that "The New London sealing schooner Francis Allyn became America's second steam whaler when she was given an auxiliary engine" (Colby 1990, p. 19), but I believe he is mistaken in giving the year of conversion as 1874, because for the entirety of 1874 the vessel was on a whaling and sealing voyage to South Shetland (specified below). If your source calls her a "steamer" in 1873, I can only suppose that the conversion to auxiliary steam must have taken place prior to her sailing in July 1873. In all, she made 23 whaling and sealing voyages, 15 of them from New London (1869-70), of which the 1873-75 voyage was the sixth -- the third of seven commanded by Captain Robert H. Glass. The managing agents were Williams, Haven & Co. [Thomas W. Williams and Henry P. Haven] and the destination South Shetland, sailed 25 July 1873, returned 14 June 1875, "clean" (no oil). During 1889-1902 she made eight voyages out of New Bedford, and the vessel burned in 1902.*

<sup>107</sup> Rosenthal's plan of going into the South Atlantic Ocean existed long before the founding of the Deutsche-Polarschiffahrts-Gesellschaft. On February 4<sup>th</sup>, 1871 he wrote to Petermann: *As I will be realizing my long-cherished plans of the exploitation and sailing of the Antarctic Ocean, and will have to set up a station on the Falkland Islands for this purpose, and as I will be using two steamers for it, I would kindly ask you to tell me what you know about the southern regions and of the Falkland Islands. ...*

basted upon Ross's report. The conclusion that this argument must have been important is therefore acceptable. This is even more astonishing as the description was published in 1847.<sup>108</sup>

## 4.2 Concerning the journal/log itself

Usually, a ship's log documented the navigational circumstances of a cruise (including the events in the ports) like position, bearings, wind and weather, sails set, course and sailing speed as well as nautical particularities like the acceptance of a tugboat or a pilot or similar. One very important function of the logbook is to prove that everything possible has been done for the security and the care of the cargo (or the passengers) as good sailors practice requires. Connected with this are comments about the safety of the ship and the crew which have to conform to rules and laws. All this is laid down more or less schematically. After all, a ship's log is not made to be published. Then, and now, it was merely a justification of the ship's commander to the owners and operators, the cargo and the authorities. They were seldom analysed<sup>109</sup>, and if they were, it was because of accidents, damages to the cargo or similar misfortunes; normally they disappeared in the archives of the shipping company. One can assume that, along with the ship's journal, a weather log and a machine log were kept. However, they were nowhere found and must probably be considered as lost.

The whaler differs from the normal cargo ship through its special function. The keeping of a logbook is much more a justification to the shipowner than on a freighter. This is shown in the 19<sup>th</sup> century by the German/Danish ships (Lehmann 2001). The hunting result, which was not only determined by the number of whales caught, but also by the amount of loss of people and material during the cruise, had to be justified. If Dallmann and Küper followed the custom of the "Föhrer Commandeure" (the commanders of the whaling vessels from the west Frisian island Föhr) when they kept the log similarly detailed, cannot be decided. The text, which exceeds navigation, sails set, information about the weather etc, permits to draw conclusions about the life on board. There are some reasons to assume that Rosenthal wanted a relatively detailed description, which he probably had promised to his friend Petermann. This explains the "double-entry bookkeeping". The reader will soon state that real journal-keeping can not be talked of. The extent of the text does not differ substantially from that of the notes made by Capt. Hashagen on his Arctic cruises in 1874 (as captain of the NOVAJA SEMLJA) and 1875 (as captain of the GROENLAND)<sup>110</sup>. That the journal was written by Küper alone suggested that the other watch-keepers wrote in a blotter and later the notes were copied into the logbook. These methods got out of practice not much later on. The journal of the GAUB, the ship that went on

---

<sup>108</sup> Dallmann's cruise is not the only late effect of this "discovery". At the same time, the brothers Gray (John and David), known whalers, had picked up Ross's statements in 1874. Their brochure/exposé – Reports on New Whaling Grounds in the Southern Seas – was reprinted in 1891 by D. Gray and seemed to be accepted (see also Appendix 1).

<sup>109</sup> In the mid-nineteenth century newly established nautical organisations started analysing the ship's logs under the aspect of meteorology and oceanography. The aim was to create so-called monthly maps (Germ.: Monatskarten) which displayed the main winds and currents for the respective areas for each month of the year. With these maps it was possible to pick courses which improved safe navigation and the travel time could be shortened considerably. Partly, specially printed forms, so-called weather logs, were in use. They were to provide the data for the above mentioned charts. In the journal of the GROENLAND of 1875 there are some side remarks that point to an analysis. When and why it was analysed is unknown.

<sup>110</sup> In a letter from Rosenthal to Petermann (Aug. 13th, 1868) it says: *...here the logbooks of the BIENENKORB; unfortunately they were not kept quite as I would have liked....* From this letter it can be taken that Petermann had also asked for the logbook of the FLORA and the journals of the HANNOVER and the HUDSON (all of them whalers and seal-hunters).

the first German Antarctic expedition in 1901-1903, was naturally written and signed by the respective watch-keepers.<sup>111</sup>

It is verisimilar that Peterman was not pleased at all with the journal. He was not interested in the nautical reports and detailed description of the hunting and of social problems. All he wanted were geographical discoveries and they were, as mentioned above, scarce and moreover badly documented and supported. Knowing something about his temper, one can assume that he foamed at the fact that, seemingly, Dallmann could easily have advanced a few degrees south without great effort or loss of time. Considering the immediate events on board, one would still be puzzled today. Of course, it is useless to speculate about the reasons for this decision. Objectively, the early return was a mistake. Regarding the time wasted later, the catch would not have been smaller if a detour of three days had been made, even if nothing had been caught in the south.

### 4.3 Summary of the cruise and comments

There was only one small note in the Hamburg newspaper *Reform* on July 25<sup>th</sup> on occasion of the GROENLAND starting a cruise that was rather exceptional for German standards: *Yesterday the Deutsche-Polar-Schiffahrts-Gesellschaft sent their steamer "Groenland" southwards on a voyage of discovery. The length of the cruise will depend on the whaling- and sealing success, but it will take at least 10 months*<sup>112</sup>. It is remarkable that the author talks of a *voyage of discovery* (Germ.: Entdeckungsreise). However, he might just have meant the discoveries of new whaling grounds.

The ship left Hamburg at 2 o'clock on July, 22<sup>nd</sup> with a crew of 19. The list of crew members still exists (see Appendix 2). It seems that they were not in a hurry, as the pilot left them only on July 25<sup>th</sup> at 13 o'clock, at light vessel ELBE 2. Nothing important seems to have happened before. At first the ship made good progress in the North Sea. On the 29<sup>th</sup>, a disciplinary offence was registered. Fireman Ziese slept during his engine-watch – there was no fire beneath the boiler, however – and the second engineer had gone into his berth!? We mention this because according to the ship's articles only two engineers and one fireman were on board as the ship put to sea while on April 29<sup>th</sup>, 1874, in Montevideo, a second fireman named Fritz Hühnke was mentioned one day before they put out again. He had to be left at a hospital because of an eye problem<sup>113</sup>. The name "Hühnke" does not, however, appear in either the ship's articles or in any other list. It is very probable that a second fireman was on board, because otherwise the machine could only have been operated for a longer time if the sailors had helped<sup>114</sup>.

In the British channel they met head winds that could not be overpowered with the help of the engine. They had to tack. From the logbook one can derive a remarkable nautical fact: At a moderate breeze and agitated sea, the ship, low-loaded but surely with clean hull, went to the apparent wind at an angle of 75°. It reached a speed of 4.5 kn and the leeway was estimated to

---

<sup>111</sup> However, it is possible that Dallmann wanted to avoid a bilingual journal. If there were, as presumed above, two American watch-keepers, it would have made sense to translate their reports and write down this translation in the log. This could also be true for the other journals that were mentioned (of 1874 and 1875), which were solely written by Capt. Hashagen. It is probable that there were Norwegian mates on watch.

<sup>112</sup> As hinted in the text above, newspapers of Hamburg, Bremen and Bremerhaven were searched in vain for further articles on the GROENLAND putting out to sea. Rosenthal seems to have been successful in keeping the voyage secret. One source talks of a note in the English scientific magazine NATURE. This, too, could not be found. It is possible that there was a mistake here, as there were many notes and articles concerning current polar research in NATURE at that time (see also footnote 6).

<sup>113</sup> „Eye problems“ were not unusual with firemen. They were caused by coal dust.

<sup>114</sup> When the FALCON (ex GROENLAND) brought the Peary expedition into the Smith Sound in 1893, there were three firemen on board. There is even a photo of them (Peary 1898 vol. 2 p. 31).

be  $6.5^\circ$  (1/2 point) (see V July 30<sup>th</sup>). In other words: The ship made no appreciable progress toward luff. What is stated in the journal under *Distance* is the approximate distance on the course line covered in 24 hours. It is a sort of “overall progress” made that day. The distances along the axis of the channel were on Jul. 30<sup>th</sup>: 23 nm; Jul. 31<sup>st</sup>: 40 nm; Aug. 1<sup>st</sup>: 23 nm; Aug 2<sup>nd</sup>: 40nm. It wasn't until Aug. 2<sup>nd</sup> that the engine was used for 15 hours because there was no wind. They started the machines in sight of Casquets (lighthouse west of the island Alderney) in the early afternoon and had made good 70 nm by next midday. At noon of August 5<sup>th</sup> they finally passed Lizard. This means the journey through the channel had taken them eight days, during which the machine had operated for 15 hours. In the Elbe River and in the North Sea they had used the machine for four days all in all.

Leaving the channel the ship had northern winds making her quite fast. Sailing on port bow at the wind she made as much windward distance as possible. That proved to be a right decision as the wind soon backed. They tacked on Aug. 10<sup>th</sup> to follow the variable winds. On August 13<sup>th</sup> the first note on leaking too much was made. The ship reached the roads of Fayal (Azores) on the morning of 29<sup>th</sup> August. Since August 18<sup>th</sup>, the logging was already simplified: *Stopped logging today as this is impossible while catching fish anyway*. This is a strange reason to give, but which will not be commented on here.

A lookout in the fore gallant top, the highest point of the foremost mast, is mentioned the first time on Aug. 21<sup>th</sup>. The ship was positioned at  $45^\circ\text{N } 25^\circ\text{W}$  and it seemed possible to meet whales.

In Fayal, 25 t coal were loaded onto the ship (which is the approximate amount used) and five men were hired, 15 more in Flores. Thus, when the ship left Flores, the crew had grown to twice its original size. During the day two men would now look for “fishes” from the main and fore top like on a classical whaler. At noon of September 20<sup>th</sup> the ship arrived in Porto Praya. In ten days they had thus travelled 1500 nm, the same distance as from the channel to Fayal, which had taken them 24 days.

With nine additional men from the Cape Verde Islands (among others four coxswains and *two officers*) the number of the crew including Dallmann was 49 (50) when the voyage to the South Seas was continued on Sep. 27<sup>th</sup>. The distance to the destination was 4750 nm. The loxodrome course was  $201.5^\circ$  (around SSW), not unlike a great circle, so that without changing the course the destination could be reached on the theoretically shortest way.

The route took them 30 miles east of St. Paul (Oct.9<sup>th</sup>). This cliff, rising 25 m out of the sea, can normally be seen over a distance of 16 nm from a height of 6-8 m in daylight. Up to the latitude of Rio de Janeiro the GROENLAND stayed on the rumb line (Rio was about 200 nm west of it). After that they drifted more and more to the west, surely because they hoped for more whales close to the coast. The greatest distance from the original course was reached in the area of La Plata with 420 nm between the ship and the ideal line.

They used solely the sails and it surely was dissatisfactory for all involved that, during the journey of 54 days, they only had one chance to put out two boats for hunting wales (Oct. 3<sup>rd</sup>). In the area of  $40^\circ$  south they did see many fin- and humpback whales, but none of their potential prey – sperm- and right whales. Next to many interesting meteorological occurrences only two encounters with ships are mentioned.

On Nov. 18<sup>th</sup>, still in the Antarctic spring, King George Island was sighted. Now everything happened at once. The ship touched ground several times, fortunately never taking any harm. They met the Schooner LIZZIE P. SIMONS from New York with whom they *made company*. Storms had to be endured. First signs of scurvy showed up.

The entries of Jan. 9<sup>th</sup> and 10<sup>th</sup>, 1874 are difficult to interpret, particularly if this is done with the help of the *Map of the Area south of Cape Horn* of 1885. It is impossible to tell how far south Dallmann really went. The description says that the disembarkation took place on Jan 10<sup>th</sup> after the passing of the Bismarck Strait. Thus the place must have been at least at  $65^\circ 2'S$  south, not at  $64^\circ 55'N$  as the journal says. If so, the delineation of the Kaiser Wilhelm Islands

would make sense. With all the imagination it takes to find accordance between a modern sea chart and the above mentioned map of 1885 there is still one significant item that can be inspected: The mouth of the Roosen Strait. This strait divides the Wienke- and Anvers Islands. The eastern promontory is located on 65°10'S south on the 1885 map, but truly lies on the latitude of 64°52'S. This means that the objects in the southern part of the map are plotted 18 nm too far south. According to the log on Jan. 10<sup>th</sup> at 11 o'clock people came back from the landing place. On the 11<sup>th</sup> the ship definitely sailed NNE earliest at night. What had happened by then is not documented. It is possible that they went as far south as 65°30'S (like Dallmann later said, almost to 66°), but it is much more probable that they did not go further than 65°15'S. Anyway, at noon of the 11<sup>th</sup>, the position entered in the log is 64°6'S. During the next three weeks they tried to go east until they met ice. From the position of 63°S, 47°W they went to the South Orkneys where they successfully hunted. This success was somewhat dimmed by the bad weather. Among other things several boats went over board and could not be recovered. With a lot of good luck they got free of an iceberg at poor visibility. The spray of the surf splashed on deck. By 17<sup>th</sup> February the coal supply had shrunk to the amount that was left in the regular bunkers, about 50 t. With that, the machine could be run for ten more days. It was with relief that the arrival in Potter Cove was annotated on Feb. 25<sup>th</sup>. Here the GROENLAND stayed till March 6<sup>th</sup>. After the Nelson Strait was passed using the machine they sailed on port bow on a north-westerly course. The destination were the Falkland Islands which were reached on March 13<sup>th</sup> and left on March 23<sup>rd</sup>. The purpose of this considerable stay is not evident from the journal. Most likely Dallmann was supposed to check the possibilities for installing a station here (see also footnote 29). On the way to Montevideo they caught a sightly sperm whale. The ship eventually reached Montevideo 16<sup>th</sup> April - a bad sailing performance. It does say in the head of the journal that they *tacked on our way to Montevideo for whales*, but that they elongated the course is not noticeable. Admittedly, they had to fight with head winds. In Montevideo some of the sailors roistered and 22 of them deserted. Unfortunately it was impossible to find out who deserted. We could not find the crew-list which must have existed when the ship entered the port of Hamburg<sup>115</sup>. On April 29<sup>th</sup>, the journey was continued from Montevideo with the destination of Fayal. The island was reached on June 29<sup>th</sup> and the ship was moored in Horta. As Dallman called directly at the Azores it seems that the "deserters" were mainly people from Cape Verde. Otherwise Dallmann would have had to call at Cape Verde to disembark the people hired there<sup>116</sup>. The journey from the Azores to Hamburg proceeded as scheduled (July 2<sup>nd</sup> to 23<sup>rd</sup>, 1874). The engine was used only for a few hours till they reached the mouth of the Elbe.

#### 4.4 Concerning the vessel GROENLAND

The barque with an auxiliary engine was built in 1871/72 as FREDDY in Bremerhaven on the Wencke shipyard on the left bank of the Geeste. In 1872 it was brought into the *Deutsche-Polar-Schiffahrts-Gesellschaft* under the name GROENLAND. In the official German merchant shipping list it is registered under the call sign KMCG, home port Hamburg, as a steamship with a tonnage of 400 t and an engine power of 95 optimum horse powers. It was a special

---

<sup>115</sup> The investigations in Montevideo stayed without success. We are grateful to Dr Carlos Bauzá for his support.

<sup>116</sup> The desertion of the crew members in Montevideo gives reason for some speculations. Normally the paying of the crew members took place with their signing off. This means that by calling at Montevideo and the desertion of the 22 sailors, the shipowning company would have saved the remuneration of these men. So one might think that at least the Cape Verde people were interested in the prospect of calling at Montevideo. Outward bound they had crossed the mouth of the Rio de la Plata. A trip to Montevideo for fresh provisions and water would not have caused any time restrictions. But not even the Falklands were called at – for fear of desertions?

Küper wrote that the names of the deserters had been reported to the Uruguayan authorities.

ship for whaling and sealing which was derived from English archetypes. Technical drawings and descriptions of the ship have not been found. There are no photographs known of the time before 1876. The pictures in Peary 1898 vol. 2, p. 4, 40, 66, 150, 208, which show the FALCON, ex GROENLAND, are not very detailed and at most give a general impression<sup>117</sup>.

Whether or not the GROENLAND went whaling in 1872, could not be decided. At any rate she left for Spitsbergen at the end of January 1873 under the command of Jacob Melsom (1824-1873) as can be taken from the letters published above. After the Antarctic campaign 1873/74 she went sealing in the spring of 1875 off the east coast of Greenland and whaling in the Davis Strait<sup>118</sup>. Both cruises were commanded by Capt. Hashagen. In 1876, with the liquidation of the DPG, she was sold to English owners and renamed FALCON. She continued to be used for whaling and sealing. In 1893, the GROENLAND served Robert Edwin Peary (1856-1920) as an expedition vessel. Peary and his people (including his wife) overwintered at a station at the southern side of the Kane Basin on Greenland (Bowdoin Bay). The ship returned in 1894 to take Mrs. Peary and the scientists back into civilisation. Peary, who overwintered for a second time on Greenland, awaited the FALCON in August 1895. Instead, the KITE ex NORWAY appeared. She was a ship of the former *Deutsche-Polar-Schiffahrts-Gesellschaft* as well. The FALCON ex GROENLAND had foundered by that time<sup>119</sup>.

Fully equipped for a whaling cruise, the GROENLAND had a draft of 15.5 feet. The maximum draft can not have been much greater. The equipment of the vessel contained, next to water, provisions and some technical material, 260t of (mineral) coal (data from the journal of 1875, Mar. 6<sup>th</sup> and May 4<sup>th</sup>). The GROENLAND, a typical “whale- and sealing steamer” differed from her predecessor’s construction, the ALBERT (which was launched in 1867 and is shown on an oil painting of Carl Fedeler displayed in the German National Maritime Museum), through her dimension. For the ALBERT a keel length of 146 feet is stated, 44m compared to the 37.6m of the GROENLAND. In a letter to Petermann from May 28<sup>th</sup>, 1869 it says: *Of coals the Albert has 453 tons*. And in another place is stated that the coal supply should suffice for 1600 hours of steam. Those are values that transcend the capacities of the GROENLAND considerably. Here the fact should be mentioned that e.g. the ALBERT set sail with 63 people (WZ of Mar. 4<sup>th</sup>, 1867) compared to about 50 on the GROENLAND<sup>120</sup>.

One can take a good guess about the GROENLAND because in 1873 a sister ship was launched in Bremerhaven under the name of JAN MAYEN. This ship later won world renown as it was bought by the Swedish scientist E. A. Nordenskiöld (1832-1901) and tackled the Northern

---

<sup>117</sup> We received the hint to the photos from Dr Peter-M. Pawlik, Bremen. Peary’s descriptions concerning the FALCON are insignificant. The expedition’s account does not contain any sketches and only a few vague statements about the properties of the ship.

<sup>118</sup> The ship left Hamburg on March 6<sup>th</sup>, 1875. Because of ice coverage the assistance of a tugboat was needed. The pilot was on board. There was little water in the Elbe, seemingly because of strong easterly winds. The ship ran aground several times, suffered from ice pressure etc. The adventurous and dangerous travel to *Cuckshaven* took 44 hours. This, however, was only the beginning of misfortune. Later one of her propeller’s wings broke. She arrived in Christiansund on April 17<sup>th</sup> with a catch of two seals and one polar bear.

<sup>119</sup> The end of the ship is mentioned in Peary 1898 vol.2 p.535 and p.207 footnote and described as follows: *From Diebitsch I learned that the Falcon had been lost with all on board the previous October (October 1894) after landing my party in Philadelphia.....Falcon, after landing my party in Philadelphia, was lost with all on board, while returning from that port to St John’s (port of registry of the Falcon)*. Pawlik 1996 additionally mentions on p. 55 that the ship had laden coal in Philadelphia and left port there on October 3<sup>rd</sup>, 1894.

<sup>120</sup> The Rosenthal-Wencke-ships are again alike to the Scottish/English barques/“steamers” that hunted seals and whales till the 1880es. These were ships like the ACTIVE, ARCTIC, ESQUIMAUX, INTREPID, POLYNIA, RAVENSCRAG, VICTOR, just to state a few of the names that are found in the various logbooks. Next to sketches and photos of the ships there are some pictures of the decks of the ships (mainly of the ECLIPSE) to be found in Lubbock 1937. Rosenthal went his own way in the development of the whalers in his shipyard. This can be guessed from a letter (to Petermann, Jan. 26<sup>th</sup>, 72) in which he describes his fury at his *rivals* who copied the *upward form of the bow* which he had conceived.

Sea Route in 1878/80 as VEGA, sailing around the Eurasian continent. In the two-volume German edition of the travelogue, one can find several engravings and three plans in the scale of 1:462 of the ship. The plans are one longitudinal section and a top view of the main- and tween decks. The plans are not very detailed and, at least from a modern point of view, not inspiring confidence (Nordenskiöld 1882 p. 8). Pictures and photos of the ship can be found in several publications, e.g. in Nordenskiöld (1980 p.85 and 86), and Kish (1973, pictures without page numbers); the two pictures in Pawlik (1996) are identical to those in Kish (1973).

A measurement history of the VEGA largely based on original documents and reaching to the year 1882 is given by Jäger (1980 p. 25). The measurement of the Bremen authorities say: length between the sterns: 39.7m; width: 7.28m; depth of the ship inside: 5.21m. In Nordenskiöld (1882 p.7) is stated: length in the keel: 37.6m; length over deck: 43.4m; largest width: 8.4m; depth of the room: 4.6m. The load capacity of the ship is stated as 353t (388t according to the measurements made in Bremen), in addition the Swedish measurements also provide a net-tonnage of 239t which should serve as calculation basis for harbour dues etc. Unfortunately, no draft is mentioned. Guessing the maximum draft in sea water (specific weight: 1025kg/m<sup>3</sup>) at 4.8 m and assuming the block coefficient to be 0.7 at 40 m length of the waterline and 7.3m width, the displacement of the fully loaded ship would after all be around 1000t.

The question of comfort of the lodgings of the crews and officers can not be answered sufficiently. Assuming again that the GROENLAND was like to the VEGA one can go back to Nordenskiöld 1882<sup>121</sup>. According to it there were seven cabins in the stern and one cabin in the port side front. The crew was accommodated in the fore castle. It seems that there were single bunks but on the GROENLAND most of the crew must have slept in hammocks. The superstructure in the aft was lowered to overtop the main deck by 1m. Only the two front cabins had bull-eyes to the main deck (see photo Peary 1898 p. 23). A skylight enlightened the so-called saloon into which the doors of the cabins opened (see picture in Nordenskiöld 1882 vol. 1 p.472)<sup>122</sup>. The bridge house was mounted above the cabins immediately in front of the chimney. On several photos of the VEGA this gives the impression of being comparably consolidated – with after all three sideward windows<sup>123</sup>. This order does not fit on the FALCON. Instead, a large construction seems standing behind the foremast in 1893.

What kind of illumination and heating was in use especially in the crew quarter of the GROENLAND, is not known. Some further technical details can be found in JAEGER 1980 on p.25. These are from a survey protocol which was performed in *Göteborg* on July 8<sup>th</sup>, 1873. The ship was rigged as a barque and carried two top masts and four square sails each on the fore- and mainmast. The two upper sails were called topgallant sails (fore lower- and fore upper top sail as well as the fore lower- and fore upper topgallant sail – the topgallant sail yards had to be hauled)<sup>124</sup>. The front rigging consisted of three sails. On the mizzenmast the ship had one spanker and one topgaff sail. A topmast staysail could be hauled between masts. The English whalers, e.g. usually did not even sail on double topgallant sails (see Lubbock 1937 sail and par plan of HOPE of Peterhead in the appendix of the book as well as several

---

<sup>121</sup> Surprisingly, in Nordenskiöld 1882 nothing is mentioned about rebuildings of the cabins and quarters. This suggests that there were no important alterations. Only in Japan two additional cabins were built in the tween deck.

<sup>122</sup> In Peary 1898 there is a photo and a description of the room in which the author lived together with his wife. This shows that the room layout is slightly different to that of the VEGA.

<sup>123</sup> It seems that the sketches of the deckhouse in Nordenskiöld 1882 vol. 1 p. 8 do not correspond to the photos shown e.g. in Kish 1973.

<sup>124</sup> In a description of the ALBERT (WZ Mar. 24<sup>th</sup>, 1867), double topsails are mentioned.

pictures in the book itself)<sup>125</sup>. The comparably plain equipment of sails had two reasons: For one thing a small part of the crew had to be able to operate it while the others hunted whales in the whaleboats. For another, especially on cruises to East Greenland, the rigging froze in spring. The sails became as hard as wood and the ropes could be used only with extreme difficulty, if at all. This means that sailing manoeuvres were not always possible. Complicated rigging could not have been used at all.

About the speed capacity when sailing: This is documented fairly well in the journals. The GROENLAND may have reached a maximum speed of 9 kn when sailing before the wind with a medium draft and a clean hull. Speeds of more than 8 kn were stated on August 9<sup>th</sup>.

In the journal of 1875, 8.5 kn were stated more than once. The sister ship of the GROENLAND, NOVAJA SEMLJA, sailed with 9 kn almost for twenty-four hours in 1874<sup>126</sup>. Luckily there are several possibilities to guess the reaching qualities of the ship because of the detailed journal entries till August 18<sup>th</sup>, 1873. This is always possible when uncertainties in the specification of the wind direction could be zeroed out by taking the steered courses declared before and after the tack as exact directions and believing that the ship went on the wind on both bows evenly as good as possible.<sup>127</sup> What was mentioned above already proves true. The ship could sail – depending on the wind and sea state – 70°-80° on the wind and at a speed of 3.5-5 kn with about 6° did not show a significant drift.

The question arose how large the consumption of the *engine of 60 horse powers* and bunkering capacity was<sup>128</sup> and, along with that, how far the ship could go under steam. The journal proves that, under even conditions (average draft and clean hull), the ship made about 6kn<sup>129</sup>. Assuming that the Groenland had the same engine as the Vega, we can adopt the consumption reports from Nordenskiöld 1882 p.7 and are on the sure side with 0.3 m<sup>3</sup> per hour. Thus they had a daily rate of 7.2m<sup>3</sup>. At a storage factor of 1.3m<sup>3</sup>/t for mineral coal, about 5.4 t were used per day. From a rough calculation we can take the specific consumption of 5 kg bunkered coal per kWh. This is the order of 20fold of that of modern engines if we take into account the smaller energy content per mass unit of coal compared to that of gas oil. Concerning the GROENLAND we have only two statements about the bunkered amount of coal. Firstly when leaving Fayal - 25 t; secondly when leaving Montevideo - 50 t<sup>130</sup>. In the first case it seems that the supply was just being refilled. Presuming that those 25 t were all that was used from Hamburg to Fayal, and the entries in the journal concerning the usage of the

---

<sup>125</sup> See e.g. the Eclipse in Lubbock 1937 p. 399 where a picture of a HOPE can also be found. It is of 1873 and the ship has a double topgallant sail. Strangely, the FALCON is shown in Peary 1898 vol. 2 p. 150 without foreyard (1894).

<sup>126</sup> According to Pallander in Nordenskiöld 1882 p.10, the VEGA ex JAN MAYEN could go with 9-10 kn under sail.

<sup>127</sup> In the given compass courses no course depending parts are included! That means there is no deviation considered. The variation means declination only. This is a slow function of the ship's position (to be taken from the chart) and a secularistic function of time (tenth of degrees per year, also to be taken from charts or manuals).

<sup>128</sup> Regarding the power (work per time 1 Joule / s = 1 W) different specifications are made. Basically, two different quantities were used at that time, HPi and HPe. HPi gives the induced and HPe the effective power of the engine in the unit Horse Power (1HP=0.74kW). HPi as the inner (thermal) power of the engine is e.g. measurable by the pressure history induced in the cylinder (measuring instruments are installed temporarily on the lid of the cylinder via an indicator valve). HPe is the same power minus the mechanical loss of the engine. At that time, it was impossible to measure HPe on board. The occasionally mentioned nominal horse power seems to correspond more or less to HPe.

<sup>129</sup> Capt. Pallander stated that the VEGA made 7.5 kn when he tested her, *but one can take 6-7 knots as the speed that is usual for this machine*, it says in Nordenskiöld 1882 p. 10. In Peary 1898 vol.2 p. 33, he indirectly states that, under extremely good conditions, the ship could even make 8 kn when describing the crossing of the Melville Bay in summer 1893. The sea was as smooth as glass. The three firemen were spurred on by Peary with considerable awards.

<sup>130</sup> Unfortunately, nothing is found about the bunkered amount of coal in Nordenskiöld, either.

engine, this adds up to 5 t of coal per day (thus 208 kg per working hour), which again agrees with the statement made in Nordenskiöld 1882.<sup>131</sup>

However, this fits poorly to the remark which can be taken from the journal of the GROENLAND of 1875. There it says on June 6<sup>th</sup>: *The engine uses a lot of coal, 10 tons in 24 hours according to the 1<sup>st</sup> fireman.* At a closer look, even 12 t can be concluded. On the other hand, we are informed later that the coals were of no use and the boiler was leaking heavily. Therefore it is clear that the consumption of 10/12 t at a *pressure of 45 pounds* (per square inch – about 3.2bar) is not a representative value<sup>132</sup>.

From the sketch in Nordenskiöld one can estimate the volume of the coal storage located next to the boiler. This gives about 50 t. This means that when no “fish”- or storage rooms (or “tangs”) were occupied, the ship could steam for 8-10 days, thereby covering a distance of 150 nm daily. The case was different at the passage of the VEGA of the Northern Sea Route in 1878. Like previous larger whaling cruises, more than 200m<sup>3</sup> were stored in the lower hold so that the range was extended respectively. The quotation of the GROENLAND’s journal of 1875 given above indirectly underlines the correctness of this value. Thus one can accept that, when the GROENLAND left Hamburg on July 23<sup>rd</sup>, 1873, she had not less than 250 t of coal on board.

The fact that the GROENLAND was considerably smaller than the ALBERT has already been mentioned. But the description of the ship in the WZ of March 16<sup>th</sup>, 1867 also applies for her in many points (we thank Dr M. Pawlik, Bremen for this hint). Here it says among other things: *...The ‘Albert’ is a wooden propeller ship with a powerful engine and equipped with an iron skin on the bow and an iron stem (this stem was 16” strong on the GROENLAND).*<sup>133</sup> *The engine is as strong as that of any of the English steamers that have been visiting the fishing grounds between Europe and America these last few years (it has 60 nominal horse powers).* In the paper of Mar. 17<sup>th</sup> one can find the data: *146 feet in the keel, 160 feet over deck, a draft of 17 feet, 18 feet 6 inches deep inside and, across the wale, 34 feet wide. ...* The machine construction firm associated with the *Magdeburg-Hamburger-Dampfschiffahrtsgesellschaft* (Steam shipping association of Magdeburg and Hamburg) in Buckau claims that its engines only need half of the space which is necessary for other engines developing the same power.<sup>134</sup>

A basic note concerning the field of application of the GROENLAND’s machine – it was not strong enough to steam against severe winds. This situation is mentioned several times in the

---

<sup>131</sup> The same holds true, assuming the consumption of the ALBERT to be as Rosenthal had said (letter to Petermann, May 28<sup>th</sup>, 1869). This results in a consumption of 283 kg per hour. However, the engine of the ALBERT might have been at least 30% stronger than that of the GROENLAND.

<sup>132</sup> There is no doubt about the order of magnitude of 5-7t for the daily consumption at normal conditions. The consumption was also checked with other computations using old tables (White 1879 p.556 and 560). The orders are reasonable supposing that the engine performed at least 60 HPe.

<sup>133</sup> According to Rosenthal it was possible for his ships to *run* with a speed of *ca. 11-12 miles* (he means 12kn) *into the ice when using full engine- and sailing power* (Rosenthal to Petermann 24.1.1872). This declaration is unrealistic and could only apply in very particular situations. It would be very likely that running in a compact ice field on that speed the ship at least would lose its rigging.

<sup>134</sup> On March 24<sup>th</sup>, 1867 another article appeared in the WZ which was not always consistent with the statements of the articles of March 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup>. The length of the keel is here stated to be 145 feet, the draft in front 14.5 feet and in the aft 16.25 feet. Further it says: *The engine has 125 horse powers... at a progress of ca 8 miles ca 3 "Baljen" of coal are used.* Seemingly this is a modern compact machine. The machine building company of Rudolf Wolf (1831-1912) in Magdeburg/Buckau was famous for this type of engine. To what extent an accordance or cooperation with the Magdeburg-Hamburger Dampfschiffahrtsgesellschaft in Buckau existed is not proven. In the description of the machine of the Vega, a *condenser with a large surface area of excellent quality after the system of Wolf* is mentioned. Immediately concerning the GROENLAND are the statements of 60 HPn (nominal horse power) in Jaeger 1980 p. 25. The steam pressure is stated as *60 pounds* (4.3 bar) a realistic value for the technology of that time, with which supposedly 7.5 kn were reached. The statements taken by Jäger from a survey protocol talk of an engine built in Germany after the system of Wolf with high- and low pressure pistons.

journals. The plant installations were beside occasional application for safety reasons only in use under weather conditions with weak or no wind at all.

## 5. Appendices

### Appendix 1: Concerning the history of whaling

The history of whaling is a complex subject which is linked by versatile ways to technical, social and last but not least political developments. In the following it will merely be tried to illustrate some of the principal factors (an overview of the history of whaling, in which the economical use of whales is in the centre of interest, is given by Barthelmeß 1992).<sup>135</sup>

The traditional whaling, which was prosecuted in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> century by the European seafaring nations in the area of the Greenland Sea and west of Spitsbergen, has developed on the basis of coast-whaling which was pursued by the Basques, for instance.

Objects were the slow bowhead- or right whales from the family of baleen whales. Those, rather dull whales could be slain with help of rowboats and hand thrown harpoons, whereas the fast rorquals, finbacks and blue whales for example, which also belong to this family, were not to be hunted by this archaic technique. In addition to that the cadavers of right whales swim, whereas the rorquals' ones tend to sink<sup>136</sup>.

The traditional whaling was mainly supported by the marketing of whale oil (blubber oil, fish oil, train oil), albeit also the long baleen - the whalebone - of these whales always had buyers. The oil was predominantly used as fuel for lamps. It had to be decocted from the whales' blubber. Thereto the blubber was firstly filled into vats and was processed later on shore. Sometimes the blubber was already taken away by tender vessels during the hunting season. For a few years oil was fabricated on side in Spitsbergen. There had also been trials to decoct the blubber on ships. Apparently this method wasn't sufficiently practicable and profitable then.

The chase of whales with boats and harpoon was given up over the course of the 19<sup>th</sup> century in the areas in the east of Greenland and around Spitsbergen as the population of right whales had become too small for economic use here. Anyway, these areas were haunted annually by an armada of modern whalers, who were devoted to the cull of seals for 4-6 weeks.

Since the beginning of the 18<sup>th</sup> century it was the sea area between Greenland and North America which was frequented for whaling – the Davis Strait. Around 1875 there were annually about 20 ships in use. This is impressively documented by two evaluated ship's journals (NOWAJA SEMLJA 1874; GROENLAND 1875). In 1875 there were three German ships in use which corresponded to a large extend in size, equipment and engine power to the mainly chasing English (Scottish) ships there<sup>137</sup>.

In the 19<sup>th</sup> century the presence of American whalers, which were mostly registered in the states of New England, was intensified. The Pacific was discovered as a new hunting ground. Besides the slow baleen whales which are designated above, the biggest of the tooth whales, the pot- or sperm whale, was chased with the beginning of the 19<sup>th</sup> century and this was in most cases done by American ships (cf. Starbuck 1878). But also German ships from Bremen, pursued this trade in the middle of the 19<sup>th</sup> century. Eduard Dallmann was engaged here. The base harbour was Honolulu. If one wants to understand the economic basics of this whaling, it

---

<sup>135</sup> In addition a chronology about the development of German whaling cf. [www.schmidt-fluke.de/tabellewalf.htm](http://www.schmidt-fluke.de/tabellewalf.htm) a bibliogr. under [www.wdcs.org/dan/publishing.nsf/allweb/](http://www.wdcs.org/dan/publishing.nsf/allweb/).

<sup>136</sup> This circumstance is compensated by modern whaling by the cadavers being filled up with air (cf. Peters 1938 p.150).

<sup>137</sup> Hamburger Staatsarchiv (archives of the state of Hamburg), ship's log N8 and G24. Besides the NOWAJA SEMLJA and the GROENLAND there was also the JAN MAYEN ( the future VEGA) in 1875 in the Davis Strait. As there had also been a JAN MAYEN under the British flag, a mix-up isn't impossible here.

is to be considered that the chemistry of the baleen whale's oil differs from the tooth whale's one.

The latter is composed by two components, the waxy spermaceti and the liquid sperm oil (Peters 1938, p. 204). This oil, which is also contained in those whales' blubber, isn't appropriate for human nourishment. The excessive hunting upon sperm whales, which reached its climax by the middle of the 19<sup>th</sup> century, was among other things conditional on the request of pressure- and oxidation-resistant lubricants, which was apparently connected with the increasing insertion of machines. Spermaceti was used preferentially for the fabrication of the finest candles (cf. "sperm-candle" as a unit of luminance). Until lately it was asserted that for certain uses (space flight), oil products of pot whales could not be substituted by mineral oil derivatives. In context with the pot whaling the decoction of blubber on board of fishing boats was an ordinary method. As fuel the remainders were used. The pot whale itself turned in a way into oil (according to Melville 1851/2004).

Towards the end of the 19<sup>th</sup> century the diminishment of the population of right whales could initially be made up by frequenting new fishing grounds in the north of Alaska. This way San Francisco temporarily became the port of registry for the American whaling armada. In a parallel way to this there was a stealthy decline of the oil prices. The train oil had fallen into disuse as lamp oil, being replaced by gas, mineral oil and electrical energy. Other uses of Baleen whale oil were known. It was sold to producers of soap and cosmetic products amongst others and increasingly for the purpose of nourishment, as oil for frying for example. However no cost-covering prices for the undertaking of the pelagic whaling were reached. A temporary exception was apparently built by the Scottish market, as the jute industry based in Dundee, was a good buyer of train oil (Lindeman 1899, p. 22, some financial statements from the middle of the 19<sup>th</sup> century s. Lubbock 1937 Appendix. A).

Only the commercialisation of whalebone still brought fantastic assets. The steamer MARY D. HUME for instance landed in San Francisco in 1893 after a hunting cruise of 2,5 years with 105 600 pounds of baleen and gained a revenue of 630 000 dollars for this. The MARY D. HUME was a small ship of 88 tons. The baleen were partly brought to the market by other vessels. Blubber wasn't decocted. It was estimated that 5500 barrels of blubber (over 500t) got lost this way. The animals were only killed for the whalebone. During the quoted journey there must at least have been killed 40 big whales (Krause 1996 p. 145).

Modern whaling, which was initially created by Sven Foyn (1809-1894) and later modified by Carl Larsen (1860-1924) differs basically from the traditional whaling which is described above. It is characterised by different innovations concerning the catching technique especially by the use of machine-powered hunting boats which were equipped with harpoon cannonry. Thereby the chase of the big and fast rorquals and also the use of populations of smaller toothed whales became possible. The technical innovations were in interaction with the changing possibility of the use and the commercialisation of whale products, though. Thereto is written in Barthelmeß 1989 p.11: *Modern whaling was a coast bound business until the beginning of the 1920s. The whalers operated from a land station where they took the shoot whales for processing. The profitability of those whaling "establishments" depended on quite complex interactions: If the appearance/population of whales is high also the incomplete utilisation of the cadavers is sufficiently profitable. As the catch quota declines the raw material whale has to be used more thoroughly. This requires investments for extra converting plants though (especially for whale meal).* This statement of an expert applies in particular to the Norwegian whaling which was apparently profitable before the turn of the century. But to emphasise it once again: This kind of whaling was directly based on shore facilities and had to go along with an increasingly complicated processing of the whale's cadaver to stay profitable. When H. J. Bull and others reported from Antarctica in 1895 that they had sighted

fin-and blue whales the hunt of these rorquals, whose whalebone was of low quality and quantity, was not yet profitable.<sup>138</sup>

The first station of a base of Antarctic whaling was established in 1904 by C.A. Larsen on South Georgia (the reader will remember that Rosenthal spoke of a base in the south in 1867 – see footnote 29). It was Larsen, too, who used the first whaling-factory vessel in Antarctica in 1923. The critical food situation after World War I together with the success of science and technology turned pelagic whaling into a business in the mid-twenties – a business that could only be practiced by financially strong companies. In the field of chemical-technical evolution the main development was the hydration of train oil in commercial amounts<sup>139</sup>. Only then was it possible for the oil to be turned into a solid, odourless substance that could be used for human nourishment, mainly in margarine. But the oil was also demanded in chemical industry for the production of detergents and soaps and cosmetics.

The German Reich became the main consumer for train oil. This is not a study of how German companies, conform with the economic policy of the Hitler government which had set its aim in autarchy, got involved in whaling business (see for example Winterhoff 1974 pp 72)<sup>140</sup>. However, it is possible to state that lastly in 1938/39 the German whaling fleet sent seven factory vessels on hunting cruises to Antarctica together with 56 steamers. Two of these whaling units were newly built. They each consisted of one mother ship (around 10-20 000 GRT with a crew of up to 300 men) and 6-10 catch steamers (see the catch steamer Rau IX owned by the National German Maritime Museum - Deutsches Schifffahrtsmuseum - in Bremerhaven). In addition in 1939 a highly modern tank ship was launched. It was designed to supply the fleet in the hunting area preferably with fuel. Homeward bound, she ship was supposed to bring back the oil already gained. When World War II began, whaling activities ceased altogether.

Next to the procession of the blubber to gain oil also meat and bones of the whale were used to make animal food and fertilizer. Tinned and frozen whale meat was also produced. In the two seasons of 1937/38 and 1938/39 the German fleet alone produced almost 180 000 t of whale oil (there is an interesting survey and insight into Antarctic whaling in Peters 1938).

The actual extermination of the whales began after World War II. Because of a lack of any kind of fat, the price of train oil rose considerably. Antarctica had become a *Klondike of the Seas* (Winterhoff 1974, p.192). This again caused the use of huge whaling fleets. By using still better hunting- and processing methods, within twenty years they killed a multitude of the whales caught in the 50 years before. All in all, since 1900, 2.7 million whales were killed in Antarctic waters (see statistic in Headland 1996, p. 44).

---

<sup>138</sup> A series of whaling expeditions roamed the Antarctic seas in the beginning of the 1890es. The British expedition leaving Dundee in 1892 with 4 ships was quite remarkable. Exceptionally strong public response, especially in Germany, was found by the two expeditions under C. A. Larsen in 1892/93 and 1893/94. Involved in the second campaign were, next to the JASON, who had been on the first cruise, too, the ships CASTOR and HERTHA. The ships went with Norwegian crew and equipment. They were owned by the Norwegian association A/S Oceana (Sandefjord), with which the company Woltereck & Robertson of Hamburg were involved financially.

In 1892/93 Sven Foyn financed a whaling expedition to Antarctica which was undertaken by the ship ANTARCTIC under H.J. Bull. This cruise found large interest in the public as well, particularly in the geographical press.

<sup>139</sup> The oil of sea mammals cannot be stored long as it quickly turns rancid and fishy. By refining this can be fully cancelled, but the oil stays instable, i.e. after a few days the oil tastes “fishy” again. Thus the oil of baleen whale is inedible except when fresh (preferably when it is still embedded in the meat of the animal), or hardened. The chemical processes necessary for the hardening of the oil were already described in 1901/02 by Wilhelm Normann (1870-1939), but it was only with the beginning of World War I that they were used in a larger order of measurement.

<sup>140</sup> A main character in this development was August Dierks (1899-1983), a citizen of Bremerhaven known for being a co-founder of the *Deutsches Schifffahrtsmuseum* and then syndic of the *Wesermünde Industrie- und Handelskammer* (see also Winterhoff 1974).

## Appendix 2: Crew list/extracts from the ship's articles

No.: 457 July 2./22.

K.M.C.G.D. ship GRÖNLAND

Home port Hamburg

Capt. Eduard Dallmann from Blumenthal

Masterlicence (Schiffer gr. Fahrt) Bremen 15/7. 73

[...] to the Azores, further to the Antarctic Ocean for whale and sealing and back as orders were. Lay consists of a share of the catch.

Rank	Name	Date and year of birth	Place of birth and residence
<b>Mate</b>	<b>August Rudolf Küper</b>	<b>1/1.46.</b>	<b>Minden</b>
<b>Carpenter</b>	<b>Herm. Gustav Thulke</b>	<b>4/10.42.</b>	<b>Memel</b>
<b>1. coxwain</b>	<b>Philip Henry Omev</b>	<b>16/7.28.</b>	<b>New Bedford</b>
<b>2. coxwain</b>	<b>Robert Marshall Root</b>	<b>18/8.39.</b>	<b>New Bedford</b>
<b>Cook</b>	<b>Aug. Ludwig Meyer</b>	<b>31/12.42.</b>	<b>Stolzenau</b>
<b>Cooper</b>	<b>Hermann Heinr. Anton Ottens</b>	<b>12/5.44.</b>	<b>Meppen</b>
<b>Sailor (A.B.)</b>	<b>Joh. Friedr. Rohloff</b>	<b>23/1.48.</b>	<b>Wismar</b>
<b>Sailor (A.B.)</b>	<b>Otto Eriksson</b>	<b>9/7.45.</b>	<b>Arboya</b>
<b>Sailor (A.B.)</b>	<b>Ingebret Lemvig</b>	<b>13/11.45.</b>	<b>Arendal</b>
<b>Sailor (A.B.)</b>	<b>Hermann Snöter</b>	<b>9/12.43.</b>	<b>Emden</b>
<b>Apprentice</b>	<b>Wilh. Carl Georg Rantz (zwh)</b>	<b>3/3.55.</b>	<b>Wismar</b>
<b>Apprentice</b>	<b>Herm. Heinr. Rahl</b>	<b>30/4.56.</b>	<b>Bremerhaven</b>
<b>Sailor (A.B.)</b>	<b>William James Drake</b>	<b>19/5.35.</b>	<b>Halifax</b>
<b>Boy</b>	<b>Karl Oswald Adler</b>	<b>13/7.55.</b>	<b>Niederwürschnitz Sachsen Lager</b>
<b>Boy</b>	<b>Joh. Fleth</b>	<b>26/10.48.</b>	<b>Gerolshafen</b>
<b>Steward</b>	<b>Herm. Fried. Ferd. Behrend</b>	<b>7/5.48.</b>	<b>Strasburg i/ Uckermark</b>
<b>1. engineer</b>	<b>Otto Chraphowski</b>	<b>26/4.37.</b>	<b>Danzig</b>
<b>2. engineer</b>	<b>Friedr. Heinr. Theodor Werner</b>	<b>5/9.40.</b>	<b>Hasserode Gestendorf</b>
<b>Fireman</b>	<b>Franz Ernst Heinr. Ziese</b>	<b>4/4.53.</b>	<b>Gollnow</b>

### Appendix 3: Concerning astronomic navigation<sup>141</sup>

Looking at the navigation data of the journal brings up several questions. To answer these would exceed the aim of this publication. However, it seems desirable to take a look at some general characteristics of astronomic navigation. We will not follow the historical way in detail but the general changes in the practise of navigation from 1870 to 1960 shall be mentioned. Knowing the modern astronomic navigation, the data presented in the journal of the GROENLAND cannot be done justice. To characterise the differences, we will first give a summary of modern navigation as was popularly taught in German navigation schools in the 1960es. The process described in the following can be called the "method of equivalent elevation". Mathematically it requires only the calculation of a spherical triangle but is additionally connected to some nontrivial terms and conditions.

After having introduced a spherical-astronomic basic triangle one can calculate the angle of a star above the horizon at a certain time at a certain place<sup>142</sup>. This angle corresponds to the spherical distance of the observer to the projection point of the star, i.e. the distance to the place where the star is seen in its zenith at the time of observation.

Thus, of course, a position line is determined (a line of equal elevation), a circle on the globe with the projection point in the centre. Everyone observing the star from any point on this circle would see it at the same height.

After having calculated the azimuth of the star and added a few corrections, from two or more position lines by drawing (without the use of a sea chart) an intersection can be constructed. This point can be interpreted a sufficiently exact position of the ship (+/- 1 nautical mile).

The proceeding is as follows:

The condition of seeing and identifying stars<sup>143</sup> and having a visible, sharp bilge is given only during twilight<sup>144</sup>. During this favourable time, one quickly (within a few minutes) observes the height (uncorrected distance to the horizon) of usually up to six known stars with preferably different azimuths. For this, a second person is valuable, who writes down the names of the stars, the angles measured and the respective times indicated by the chronometer. For the average time of observation one then calculates a position by dead reckoning (this is the location one believes to be in). For this place and the times of observations which have to be registered correctly to the second, the theoretical heights and azimuths of the stars are calculated<sup>145</sup>. Then these calculated heights are compared with the measured ones. The differences between the measured and the calculated values are needed for the graphical analysis as well as the azimuths of the stars.

The basic mistakes which are implied in this process grow with the distance between the measured place and the dead reckoned place. If the difference between the measured and the calculated height becomes too great, the calculation has to be repeated with a corrected assumed location.<sup>146</sup>

---

<sup>141</sup> Sometimes also called "nautical astronomy", e.g. Albrecht/Vierow 1854/66)

<sup>142</sup> More exact: Part of the spherical-astronomic triangle is not the elevation but the tome difference – the complement of the elevation of the star above the true horizon.

<sup>143</sup> The identification of the stars can, of course, take place some time after the measurement.

<sup>144</sup> Bright planets, preferably the Venus, can be observed during daytime along with the sun too.

<sup>145</sup> The azimuths of the stars are generally not measured. For the graphical analysis of the position of the ship, the values calculated on the basis of the position given by dead reckoning are good enough. Preferably under favourable conditions, one measures the azimuths of the two brightest stars. This has do be done close to the time of the measurement of the elevation of the stars. A comparison between the measured and the calculated value is used to control the compass. By the way, there is a good reason for the rather sporadic consideration of the azimuths of the stars (except for the sun). The bearing has to be done by the use of a mirror. It is quite difficult to see and identify a star during twilight conditions in a mirror.

<sup>146</sup> One should not conclude, though, that when the calculated position is far away from the dead reckoned place, a bad observation is the cause for this. The quality of the observation can only be determined by the

So the process of astronomic navigation as described above is, after all, nothing but an iterative process. Usually, however, errors of measurements are considerably larger than the inaccuracies generated by the method, so that a second calculation is rarely needed in seamanly praxis.

The above outlined method has been in use only since the 20<sup>th</sup> century. A fact that is quite remarkable, as the basis and theory of astronomic navigation are given by spherical trigonometry, which was fully known in the 18<sup>th</sup> century. And though the instruments needed for practical navigation like sextant, chronometer and, to a certain degree, the compass, were not fully developed technically at the end of the 18<sup>th</sup> century, they allowed observations that are little less correct than those of modern times.

Of course the ephemeris provided by the astronomers, the essential tables of star positions, especially of sun, moon and bright planets that are published yearly, have developed further since then. The same is true for the astronomic measurements themselves made to set up the star tables. But none of these aspects can be regarded as a reason for a methodical or principle restrictions. This could most probably have been caused by the mathematical tables that were necessary to calculate the extensive equations with sufficient accuracy. Here one should bear in mind that the seamanly praxis sets high standards. The methods have to be practicable concerning the technical requirements and the operations and must allow a quick analysis of the measured data. However, as later development shows, the tables were quickly adjusted to new methods, so insufficient tables were never the reason for stagnation in the development of the method.

The classical astronomic navigation practiced on the GROENLAND and taught far into the 20<sup>th</sup> century was obviously connected to a historical heirloom. This may be because in the beginning the astronomic navigation was “longitude-free”. I.e. by observing the stars one could only determine the latitude. The longitude was acquired by dead reckoning, which basically meant a more or less exact guess. But also after the chronometer had been invented, and one thus knew another angle of the nautical-astronomical basic triangle, the navigation with the help of general astronomic position lines was not accepted with enthusiasm. Instead, the special position lines, latitude and longitude, were calculated separately for decades, though this is hard to understand<sup>147</sup>.

This harsh judgement might be weakened by an aspect which is not familiar to modern navigators. At the times described here chronometers were not trusted too much<sup>148</sup> – with good reason, as follows e.g. from the GROENLAND journal. It is probably no coincidence that the method of St. Hilaire, known since 1874, on which the modern astronavigation described above is based, took hold from 1900 onward, when increasingly a permanent control of chronometers was made possible through radio signals.

The relatively complex calculations which were necessary for the method of equivalent elevation were facilitated by the use of logarithms and other exceptionally adapted tables. Especially in the Navy during and after World War II, astronomic navigation was supported by mechanical computers.<sup>149</sup> However in this time technical navigation had greatly improved through several different air navigation systems. Methods like wireless direction finder as well as hyperbola navigation systems like DECCA became very important in coastal areas

---

concentration of intersections of the various baselines. The probability of the concentration of the intersections being caused by incidental compensation of different errors is very small.

<sup>147</sup> On the other hand, one is both thrilled and amazed when looking at e.g. the textbook of navigation of the Royal Prussian navigation schools (Albrecht/Vierow 1854/66). What a wealth of varieties, what knowledge is presented here!

<sup>148</sup> One might think of the great number of methods to check the chronometers in Albrecht/Vierow 1854/66.

<sup>149</sup> The gyro compass taking hold after World War I was a real revolution in navigation. However, it is to be seen as a technical help only and thus did not interfere in any aspect with spherical astronomy.

and were used by the vehicles operating there. In the world wide navigation however, nautical astronomy was the backbone for navigation till the early 1970es<sup>150</sup>.

In 1870 it was usual to decide on longitude and latitude in separate calculations and with separate methods. Thus graphical help as used in the methodically consistent method of equivalent elevation did not apply. The easiest method to determine the latitude, which was also used on the GROENLAND, was through observing a star in the upper culmination (latitude by meridian). Not only is the sun at noon convenient for this method but all luminaries, planets, as well as bright stars with known coordinates. The latitude of the observer is the sum of the star declination (its "latitude" at the firmament) and the complement of its elevation measured. After having taken into account some corrections only two angles have to be added. Complex calculations can be omitted.

For fixed stars the declination in a first approximation is time-independent. For the sun the difference can reach up to one arc minute per hour, for the planets it is less, for the moon it is more. So the calculation of the latitude by observing in the meridian generally is not absolutely "time-free", but it is resistant against the mistakes of a chronometer as long as they are not much greater than 10 minutes. Only the quality of the measurement which in general is good to judge by a trained navigator decides on the accuracy of the latitude observed. A longitude can be deduced from the measured culmination time. All this was called noon position.

The calculation of the longitude with the help of a chronometer is based on the following principle: On board of a vessel a clock (the chronometer) is installed, which in the ideal case shows the norm time of the Greenwich meridian - Greenwich mean time (GMT), no matter where the ship is on the globe. For an astronomic event, e.g. the culmination of a luminary the navigator on board measures a different time than the astronomer in Greenwich when the ship is outside the meridian of Greenwich. Under the assumption that the navigator can take the GMT of this event from a table, the longitude can be decided from the time difference. This can be demonstrated by a simple example: The sailor is alongside in Greenwich with his ship and gets his chronometer synchronised. It might show 12 o'clock, just like the one at the observatory. Then he starts sailing west for a few days. When the chronometer on board shows 12:00 GMT (the secretary of the astronomer of Greenwich is definitely having lunch now), the sun is far from being in culmination (that means the local time there may be about 10 o'clock). The navigator can observe the culmination of the sun only later and measures it at 14:12 GMT. He concludes now: The times of culmination between my position and the observatory in Greenwich show a difference of 2 hours and 12 minutes. Thus I am situated on the longitude  $2.2/24 \cdot 360^\circ = 33^\circ$  west of Greenwich.

The presented principle can be varied in such a way, so that one can calculate the so-called "local hour angle of the luminary" which is part of the nautical-astronomical basic triangle. As the Greenwich hour angle of the luminary is tabulated as function of the Greenwich Time and as this time is known on board (namely the chronometer time)<sup>151</sup>, the hour angle results in the

---

<sup>150</sup> With the triumphant success of programmable pocket calculators – from 1972 on – the logarithmic tables were no longer necessary and the computational work was reduced to a minimum. With the introduction of the NSS and even more of the GPS, sextants and chronometers basically changed to antiquities. Nevertheless, they are still requested by law as part of the equipment on German ships.

<sup>151</sup> The time which is read on the chronometer, generally does not correspond to the Greenwich Mean Time. The reason for that are the chronometer's discrepancies which arouse in the course of time and which are in principle not corrected on board. These discrepancies are to be led back to mechanical reasons which can again be created by the most diverse effects. On the GROENLAND the chronometer showed a difference of more than two hours to GMT. A separate journal about the rate and state of the chronometer was generally kept. The chronometer was watched like a raw egg. It was only carefully wound up in regular intervals and was never removed from its cushioned seat. Around 1960 the control of the behaviour of the chronometers was quite easy on seagoing vessels as you were provided with a time signal by *Norddeich Radio*, for example, throughout the world. In 1870

longitude by addition. This method is called longitude by chronometer (German: Chronometerlänge). Apparently it has been applied regularly on the GROENLAND.

On the other hand, if the longitude of the ship's position is known – if one is near a known island, for example, and can determine the exact position by terrestrial navigation - one can check the chronometer. This method was used, for example homeward bound in the vicinity of the Azores.

---

this was a tedious business. Preferably you tried to check the state as well as the rate during the lay days in the harbour. A good control became possible when the port authorities maintained a time service and provided a time signal which happened mostly with help of so called "time balls". If the rate which had to be detected within a few days remained constant though is another story. On the GROENLAND there were differences of the real longitude of 47sm after 60 days which comes up to a loss of the chronometer of about one minute; i.e. the rate of the chronometer was estimated rather wrongly during the journey (cf. the inscription of July 2nd 1874) - the chronometer acted differently from what had been deduced from the earlier observations.

## Appendix 4: Eduard Dallmann (1830-1896) - biographical notes and appraisal

There have already been written two biographies about Dallmann (Roßberg 1940, Pawlik 1996)<sup>152</sup>.

Both authors had primary sources at their disposal. By means of Pawlik's wide investigations the data pool was considerably extended. Thus, an extraordinary book has come into existence. While Roßberg, who could only revert to facts passed down orally, awarded Dallmann all kinds of attributes, which reveals more about him than about Dallmann, Pawlik avoids those trials. He can declare indeed: *Dallmann was an active man who was aware of his own value, his own significance and in this awareness was not in need of displaying false modesty*. When Pawlik regrets that *Dallmann is not particularly known beyond the borders of his homeland* (Pawlik 1996 p.7), then this is a statement which can easily be relativised: Also in his homeland Dallmann is far away from being well-known. On the other hand it is astonishing how many foreign historians are interested in Dallmann. This is indicated by enquiries from Uruguay, Canada, England, and Australia. The detailed article by Barr, Krause, Pawlik 2003 has probably filled a gap.

The interest in Dallmann is considerable. One can easily find contemporaries of Dallmann who were not only known better and whose merits were greater than his and who have never appreciated by a biography. Then of course there is a fact that Pawlik points out quite clearly: There is little known about the person of Dallmann. Not even an anecdote can be hawked. In each publication the deed is always in the centre. What Dallmann's human qualities were like, we can only guess. He never lost a ship and under his command no greater accidents are known. This points to a careful and conscious leadership, which is likely to be connected to a character with similar attributes. Dallmann's pretty daughter Meta (1859 – 1936) married Louis Wieting (1850 – 1915), a sailor with whom Dallmann had tried for seven years to establish a sea route between Siberia and Europe through the Yenisei. Wieting left a very exiting diary of these years in which, of course, he often writes about Dallmann (Wieting 1993). There are also Dallmann's letter blotters from 1878 on as well as his diaries from 1884 on. The extracts alone of these journals given by Pawlik (Pawlik 1996 from p. 101 onwards) are enough to let imagination run wild and might cause belletristic excursions one day.

### Curriculum Vitae

Born Mar. 11<sup>th</sup>, 1830 in Flethe by Blumenthal near the river Weser; died Dec. 23<sup>rd</sup>, 1896 in Blumenthal.

Father: Calvary Captain from Hannover

Mother: Lucie D. born Deetjen

Particular adventures / events in childhood are not known.

**1845:** Beginning of his sea voyaging time.

**From 1850 on:** spent about 4 years as second mate on a whaling cruise on the full rigger OTAHEITE, Capt. Wieting.

**1855:** Examination for the master's licence.

**1859:** First voyage as a captain; barque PLANET (153 Commerzlasten - about 460 t. loading capacity, 22 crewmen, shipping company: Visurges, Oldenburg). D. stayed on this ship for four years whaling on the Pacific Ocean. Return to the Weser in June 1863.

**1864:** D. became trader for the company Hackfeld (Bremen / Honolulu). For three summers he navigated along every coast of the Bering and Chukchi Seas.

**July 1866:** D. was probably the first white ever to set foot on Wrangel Island.

---

<sup>152</sup>There is an inscription in the NDB made by Hans Roemer, 1957 and a chapter in Reinemuth 1978

**1866 / 71:** Whaling again; seemingly pacific whaling was no longer profitable for German ship owning comp. in 1871. At any rate, the company Hackfeld / Honolulu gave up whaling and tradertrips that year, so D. had to look for a new task.

**1873 /74:** From July 1873 D. was on a whaling- and exploration cruise in the South Atlantic with the GROENLAND for the *Deutsche-Polar-Schiffahrts-Gesellschaft A.G.* (DPG), director Albert Rosenthal, Bremerhaven / Hamburg.

In spring he had already been in the USA for preparations.

Searching for whales and seals, he finally could go south as far as 66°S west of Graham Land and made some geographical discoveries that found international appreciation. His search for right whales and fur seals was not very successful, however, as can be taken from the ship's logs. The DPG was liquidated in 1876. In 1875 D. had participated in a hunting cruise to Spitsbergen and Greenland for this company, on the GROENLAND again, this time under Capt. Hashagen.

**1877:** D. reached the Yenisei with the small steamer FRASER (158 register tons) by order of the Russian merchant Sibiriakoff and went a good distance upriver. He thus repeated the "PRÖVEN-Expedition" done by A.E. Nordenskiöld in 1875. So there was reason to hope for the possibilities of commercial cruises via the mouth of the Yenisei and Ob and connected with this, the opening up of Siberia through northern seas. He managed to reach the Yenisei through the Kara Sea twice again in the following years. After a seven-year activity full of privation in which Dallmann among other adventures journeyed by sledge through large parts of Siberia, his employer Baron v. Knoop (1821–1894), Bremen / Moscow, gave up trying to make Siberia accessible via the northern seas. As the merchants Alexander Sibiriakoff (1849–1933), Moscow, and Oscar Dickson (1823–1897), Göteborg, stopped their respective activities, Dallmann could not find an employment as an expert on arctic seas.

**1884:** D. was hired by Dr. Otto Finsch (1839-1917) for a new task: Investigation of the New Guinea coasts and the so-called "Bismarck Archipelago". The consortium of Berlin that paid D. and Finsch called itself the New-Guinea-Company. Physically sick and filled with bitterness about the arbitrariness and injustice of the German demand for colonies, he ended his working career in 1894.

The „Roter-Adler-Orden“ (medal of the Red Eagle, a Prussian medal for merits), 4th class, was the official and public acknowledgement of his achievements.

## Appraisal

Dallmann is considered in detail in many reference books and encyclopaedias and has found an excellent biographer especially in J.-P. Pawlik (see above). He himself was not inculpable of the discussion following the discovery of Wrangelland (Wrangell Island, Wrangel Island; Ostrov Wrangelya) later claimed by Dallmann<sup>153</sup>. Though the statements concerning the places of disembarkation are surely correct, he would have done better to leave away the name of Plover Island<sup>154</sup>, especially as he uses it controversially. One he describes it as the east coast of Wrangel Island and once as an (inexistent) island off shore. D.'s biographer

---

<sup>153</sup> Dallmann's point of view can be found in the *Deutsche Geographische Blätter* Vol. 4, 1, Bremen 1881.

<sup>154</sup> This island does not exist. He can only have meant the east coast of Wrangel Island. The toponym Plover Islands stems from a British expedition for the search of Franklin in 1849 with the ships HERALD and PLOVER. Henry Kellet, the captain of the HERALD, discovered Herald Island west of Wrangel Island. "Plover Land" was only seen from afar (for more details see PGM 1868 p.4). According to PGM, the name "Wrangelland" originates from the whaling captain Long (ship NILE) who set foot on this island in summer 1867. Petermann claimed the name Wrangelland to be completely out of place and unmotivated, as Wrangell had denied the existence of the island/the land insistently. This is wrong. The German translation of Wrangell's travelogue clearly shows that Wrangell did not want to decide whether the land existed or not. Heroically, he stood up to follow rumours about the existence of a country north of the coast (with a bit more luck, he would have found it). Thus, giving his name to the island in any case is an appropriate appreciation of his huge efforts. The correct spelling of the name of the German-Baltic discoverer is Ferdinand von Wrangell (see Tammiksar 1998).

Roszbeg claims that the island seen by D. was a giant iceberg. But icebergs do not usually occur in this area. Additionally there is a strange mistake in the location of 17 minutes in the latitude. The fact that Capt. Reinemuth ascribes this to a mistake of the chronometer (which should be understandable in the given circumstances) can only be called a crude attempt to palliate. It is sure that D. decided the latitude by observing the upper culmination of the sun. For this, one only needed the declination of the sun, which is affected for nautical means only very little by time (see above). The daily change of the declination of the sun is about 15-20 arc minutes. All this gives the impression that D. erred by a day when he consulted the ephemeris for the declination of the sun.

D. sketched out the newly discovered areas on the west coast of Graham Land. After the expedition 13 new geographical names were published by A. Rosenthal, director of the DPG (PGM 1875 p.312). Ten of the names suggested by him are still official toponyms, some with slight modifications (e.g. Bismarck Strait, Hamburg Bay, Wilhelm Archipelago etc, see Geographic Names of the Antarctic 1981). Most of the areas roughly measured by D. were not inspected and mapped until the French Charcot-expedition in 1903/07. J.-B. Charcot (1867-1937) explicitly praises Dallmann.

The Belgian expedition under A.V. de Gerlache of 1897/99 also spent some time in the areas visited by D. Seemingly de Gerlache had no knowledge of D.'s discoveries, as the Belgians repeatedly tried to change the name of places. From this, an inventive combination resulted. The passage between Anvers Island and Wienke I./Doumer I. named Roosen Strait by Dallmann/Rosenthal was called after the German protagonist of Antarctic research, Georg v. Neumayer (1826-1909), by de Gerlache. This name was finally accepted despite the knowledge of the original name.

Dallmann's name occurs three times in the list of geographic names of the Antarctic, one of which is a naming of Otto Nordenskiöld (1834-1905), 1902. According to Roßberg 1940, there are five namings in New Guinea and two in the arctic. Whether or not they are still in use, was not checked.

In association with D.'s Sibirian pioneer cruises the fact should be mentioned that they were not of commercial relevance only. D. took the chance to do some cartographic work there. He was a member of the Geographic Association of Bremen (Geographische Gesellschaft in Bremen) and was in touch with many scholars of Bremen. He kept a good connection to the director of the *Städtische Sammlungen für Naturgeschichte und Ethnographie*, Otto Finsch, and seemingly also to Moritz Lindeman (1823-1908), the supra-regionally known science journalist and agitator of polar research. He supplied these gentlemen with exhibits and reports. It should be pointed out that, taken from his written statements, that D. tackled the idea of making Siberia accessible with farsightedness and idealism. He took the abandonment of the trials and researches very personally.

D.'s ten years of activity in the service of the New-Guinea-Company does not fit very good into his path of life.

If one dares to draw a conclusion from D.'s eventful existence, one easily concludes that it basically consists of a series of failures: The general comedown of whaling from 1870 on, the changed intentions concerning Siberia, the ugly reality of colonialism. All these were occurrences he was confronted with, but he had no really possibility to influence them. The shortest period of his career, a hunting- and reconnoitring cruise to Antarctica, will keep alive his name and his fate. The fact that Dallmann was the first to set foot on Wrangel Island is not widely known and might cause publications in the future. This is because Wrangel Island (Plover Island) received a lot of historical attention. Geographers have suspected it to be the southernmost branch of a central Arctic land, which was supposed to be possibly connected to Greenland (see e.g. Baker 1937 p. 464).

## 6. Sources

### 6.1 Material taken from archives

The quoted exchange of letters between Rosenthal and Petermann is taken from the archive of the Hermann Haack Verlagsgesellschaft, Gotha.

The extract of the ship's articles (Seemannsamt 1, Protokolle) and the quoted ship's logs are from the Staatsarchiv Hamburg.

### 6.2 Literature

**If applicable the reader finds in brackets a free translation of the German titles given. It was not checked in any case whether there exist official English translations.**

AFS: Archiv für Seewesen (Archive for navigation), nautical journal, Publ. Johannes Ziegler, founded 1865 in Triest, appeared from 1867 on in Vienna.

Albrecht/Vierow 1854/66: M.F. Albrecht und C.S. Vierow, Lehrbuch der Navigation und ihrer mathematischen Hilfswissenschaften (Textbook of navigation and its corresponding mathematical sciences), Verlag der königlichen geheimen Ober-Hofbuchdruckerei, Berlin 1866, XX+654S. .

AVDK 1873: Alphabetisches Verzeichnis der deutschen Kauffahrteischiffe nach dem Bestande am 1. Januar 1873 (List of the German ships according to the holding of the 1th of January 1873), Herausgegeben vom Reichskanzler-Amte, Berlin 1873.

Baker 1937: J.N. Baker, A History of Geographical Discovery and Exploration, Harrap, London 1937, 552 p.

Barr, Krause, Pawlik 2003: William Barr, Reinhard Krause, Peter-Michael Pawlik, Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: The polar voyages of captain Eduard Dallmann, whaler, trader, explorer 1830-96, in Polar Record 40(212) S.1-18 (2004).

Barthelmeß 1989: Klaus Barthelmeß, Die Deutschen Interessen am modernen Walfang vor 1914 (The German interests in modern whaling before 1914), Magisterarbeit, Universität zu Köln 1989, 161 S.

Barthelmeß 1992:

BdEGI 1872: Das neue Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien, Rundschau auf allen Gebieten der gewerblichen Arbeit (A book of invention, trade and industry giving an overview for all commercial activities). 6. umgearbeitete und verbesserte Auflage. 6 Bde. (6 Volumes) Spamer Leipzig und Berlin, 1872-74.

Bickelmann 2002: Harmut Bickelmann Hrsg.; Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten – ein biographisches Lexikon (Prominent people from the Bremerhaven area of four centuries - a biographical lexicon); Stadtarchiv Bremerhaven, Bremerhaven 2002, 400 S.

Geographic Names of the Antarctic 1981: United States Board on Geographic Names - compiled and edited by Fred G. Alberts - with financial support from the National Science Foundation - Washington 1981, 959 S., 2. Auflage 1995, 834 S.

Headland 1989: R. K. Headland, Chronological list of Antarctic expeditions and related historical events, Cambridge University Press, Cambridge 1989, 730 S.

Jäger 1980: Werner Jäger, 1872: Das Robbenfang- und Expeditionsschiff "Vega" (The sealer and expedition vessel "Vega"), in Schiff und Hafen Band 11, Herford 1980.

Kish 1973: George Kish, North-east passage, Adolf Erik Nordenskiöld, his life and times, Nico Israel, Amsterdam 1973, 283 S.

Koch 1927: Franz Koch, Dallmann im Spiegel der geographischen Wissenschaft und seiner Zeitgenossen (Dallmann as reflected by the geographical science and his contemporaries) , Norddeutsche Volkszeitung 1927.

Krause 1996: Reinhard A. Krause; 1895 - Gründerjahr der deutschen Südpolarforschung (1895 - a year of powering south polar research) , in Deutsches Schifffahrtsarchiv 19, S.141-162, Bremerhaven 1996.

Krause 2001: Reinhard A. Krause; Georg v. Neumayer (1826-1909) Nestor der Meeres- und Polarforschung (Georg v. Neumayer, nestor of marine- and polar research), in Deutsches Schifffahrtsarchiv 24, S. 197-214, Bremerhaven 2001.

Lindeman 1899: Moritz Lindeman, Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang (Actual fishing in polar waters and whaling), Abhandlungen des deutschen Seefischerei-Vereins Band IV, Otto Salle Berlin 1899, 134 S.

Lehmann 2001: Sebastian Lehmann, Föhler Walfang (Whaling by the people of Foehr), in Deutsches Schifffahrtsarchiv 24, S.157-186, Bremerhaven 2001.

Lubbock 1937: Basil Lubbock, The Arctic Whalers, Brown, Son & Ferguson, Glasgow 1937, 483 S.

Lüdecke 1995: Cornelia Lüdecke, Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluss Erich von Drygalskis (German Polar Research since the turn of the century and the influence of Erich von Drygalski), Berichte zur Polarforschung 158, Bremerhaven 1995, XIII+340+72 S.

Meldau 1921: H. Meldau, Kleines Kompasslexikon (Little lexicon of compass), Eckhard & Meßtorff, Hamburg 1921, 87 S.

Melville 1851/2004: Herman Melville, Moby Dick; oder: Der Wal, deutsch von Friedhelm Raathjen, Verlag Zweitausendeins, Frankfurt M. 2004, 959 S.

NATURE - A weekly illustrated journal of science, London u. New York, gegr. 1869.

Neumayer 1901: Georg v. Neumayer, Auf zum Südpol (To the South Pole), Berlin 1901, 485 S.

NDB: Neue Deutsche Biographie (New German biography), Herausgegeben von der historischen Kommission der Bayrischen Akademie der Wissenschaften, 1957.

Nordenskiöld 1882: Adolf Erik Freiherr von Nordenskiöld - die Umsegelung Asiens und Europas auf der Vega (The circumnavigation of Asia and Europe with the Vega, original Titel: Vegas färd kring Asien och Europa), Brockhaus Leipzig 1882, 2 Bände 477, 452 S.

Nordenskiöld 1980: Friedrich-Franz von Nordenskiöld, Nordostpassage - der Polarforscher A.E. Nordenskiöld erzwingt mit der VEGA den nordsibirischen Seeweg 1878-1880 (North-East -Passage - the polar explorer A.E. Nordenskiöld enforces the sea route north of Siberia), Koehler, Herford 1980, 177 S.

Pawlik 1996: Peter-Michael Pawlik, Von Sibirien nach Neu Guinea. Kapitän Dallmann, seine Schiffe und seine Reisen 1830-1896 (From Siberia to New Guinea; Captain Dallmann, his ships and voyages 1830-1896), Hauschild Bremen 1996, 207 S.

Peters 1938: Nicolaus Peters, Der neue deutsche Walfang - ein praktisches Handbuch seiner geschichtlichen, rechtlichen, naturwissenschaftlichen und technischen Grundlagen (The new German whaling, a practicable handbook of its historical, legal, scientific and technical basics), Verlag Hansa, Hamburg 1938, 264 S.

Starbuck 1878/1964: Alexander Starbuck, History of the American Whale Fishery from its earliest inception to the year 1876, Sentry Press, New York 1964, VII+407 S.

Ross 1847: Sir James Clark Ross, Entdeckungsreise nach dem Süd-Polar-Meere in den Jahren 1839-1843, (abbreviated German version of the title below)Verlag C.B. Lorck, Leipzig 1847, 432 S.

Ross 1847: Sir James Clark Ross, A Voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions During the Years 1839-43, J. Murray London 1847, v. 2, 447 p.

Roßberg 1940: W. Rossberg, Kapitän Dallmann, Polarfahrer und Kolonialpionier (Captain Dallmann, Polar voyager and colonial pioneer), Bremen-Blumenthal 1940, 182 S.

Steppes 1963: Otto Steppes, Gerhard Zwiebler, Walter Stein Herausgeber; Fulst Nautische Tafeln (Nautical tables); 23. Aufl., A. Geist Verlag, Bremen 1963, 215 S.

Tammiksaar 1998: Erki Tammiksaar, Wrangell or Wrangel - which is it? in Polar Record 34(188) 1998.

Touché 1999: Werner Touché, Leuchtende Vergangenheit (Lucid past), Vreden 1999 172 S.

White 1879: W.H. White, Handbuch für Schiffbau (A manual of naval architecture), Leipzig 1879, XX+684 S.

Wieting 1993: Louis Wieting, Bremer Seeleute in Sibirien. Sechs Überwinterungen am Jenissei mit den beiden Dampfern "Moskva" und "Dallmann" (Sailors from Bremen in Siberia. Six times wintering over at the banks of the Yenisei with the Steamers "Moskva" and "Dallmann"), Herausgeber H. Gnettner, J.H. Döll Verlag, Bremen 1993, 215 S.

Winterhoff 1974, Edmund Winterhoff, Walfang in der Antarktis (Whaling in the Antarctic), Stalling, Oldenburg und Hamburg 1974, 234 S.

WZ: Weserzeitung (Weser news), Bremen.

## 7. Kommentar zur Transkription

### 7.1 Zur Schreibweise

Die vorliegende Transkription soll dem Original nicht nur inhaltlich, sondern möglichst auch der Form nach gleichen. Aus satztechnischen Gründen kann die angestrebte Qualität nicht immer beibehalten werden. Bereits ab 18. August 1873, im freien Atlantik, setzte sich Steuermann Küper über die formalen Vorgaben des Journals hinweg, indem er seine Eintragungen mehr oder weniger pauschal über die ganze Seite laufen ließ. Auch diese Tatsache wird in der Transkription übernommen.

Die variierende Rechtschreibung entspricht dem Original, z.B.:

Brammsegel/Bramsegel;

Rok/Rock, almählig/allmählig/allmählich;

deisig/diesig;

täglig/täglich;

Tangs/Tanks;

Schaar Fische/ Schar Fische;

regnigt/regnerisch; regnete

drengten/drängten;

blos/bloß;

Walfische/Wallfische/Wale; usw.

Nur sinnstörende orthographische Unregelmäßigkeiten wurden stillschweigend korrigiert.

Besonders die Schreibweise von Fachwörtern, Orten und Tiergattungen variiert beliebig.

*Beispiele:*

*Pinguine*

*Seedogs*

*Deinung*

*Pinguins*

*Seehunde*

*Dünung*

*Penguins*

*Seadogs*

Die Zeichensetzung entspricht dem Original.

Grammatikalische Auffälligkeiten / Besonderheiten entsprechen ebenfalls dem Original. Längere Texte wurden nicht zeilentreu übertragen, erkennbare Absätze aber beibehalten. Ausgestrichene Wörter sind in der Regel nicht wiedergegeben, das Auftreten von [...] kennzeichnet nicht lesbare Einzelwörter. Hinter schlecht leserlichen Wörtern findet sich das geklammerte Kürzel (*zwh*) für zweifelhaft.

Der offizielle Schiffsname ist "Groenland". Gelegentlich wird aber auch "Grönland" verwendet.

## 7.2 Erläuterungen zum Journalvordruck

Beispiel:

1873  
Mon.  
Juli

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Grönland  
auf der Reise von Hamburg nach Walfisch- und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	2-7	WNW	NÖstl.	0	1½ <sup>str</sup> W	W½N W½S	12,5	Leichte Brise, fahren unter Dampf und Schrägsegel. Luft heisig, schlichte See Um 9 <sup>u</sup> 59 <sup>m</sup> 36 <sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chm. 2 <sup>u</sup> 11 <sup>m</sup> 29 <sup>s</sup> zeigt beob.
	7-8	WzN					2,5	
A	8	WzN	NO	0	"	W½S	23	
E	8	WzN	Still	0	"	"	24	
Z	8	WzN	Still	0	"	"	22	
M	6	WzN	SO	0	"	W½S WSW½W	23	
	2	West					23	
V	8	WSW	SO	0	"	SW½W	25	

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite	53°36' Nord	Abgef. Länge 4°33' Ost
Veränd. Breite	53°39' Nord	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	53°36' Nord	Bekom. Länge 4°33' Ost
Observ. Breite	53°39' Nord	Observ. Länge 4°35' Ost

Die Buchstaben in der Spalte Wacht bedeuten:

		Uhrzeit nach der bestehenden Tabelle
N	Nachmittagswache	12.00 - 16.00 Uhr
A	Abendwache	16.00 - 20.00 Uhr
E	Erste Wache	20.00 - 24.00 Uhr
Z	Zweite Wache	0.00 - 4.00 Uhr
M	Morgenwache	4.00 - 8.00 Uhr
V	Vormittagswache	8.00 - 12.00 Uhr

In der Spalte "Gl." können die Ereignisse während der Wache in die Zeitintervalle von acht Glas aufgeteilt werden, wobei ein Glas einer halben Stunde entspricht - z.B.: Die Zeile M 6 beschreibt die Situation von 4 Uhr bis 7 Uhr morgens.  
Die Zeile V endet mit dem Mittag des angegebenen Tages.

**Ges.Cours** ist das Kürzel für gesteuerten Kurs.

In der Spalte **Winde** wird die Windrichtung (das ist die Richtung, aus der der Wind kommt) angegeben.

In der Spalte **Abtr.** wird die Abtrift/drift in der Einheit Strich = 11,25° angegeben. Das Vorzeichen der Abtrift ergibt sich aus den Angaben unter **Ges.Cours**, **Variat.** und **Bek.Cours**.

**Variat.** bedeutet Variation. Hiermit ist die Gesamtablenkung des Magnetkompasses gemeint. Diese setzt sich zusammen aus der Ortsmissweisung (auch Missweisung oder Deklination) und der Ablenkung (Deviation). Ortsmissweisung ist der Winkel zwischen dem Meridian und der Horizontalkomponente des geomagnetischen Feldvektors, das heißt die Abweichung des ungestörten Kompasses von der geographischen Nordrichtung. Sie ist eine Funktion des Standortes auf dem Globus und eine schwache Funktion der Zeit (es gibt eine Säkularvariation). Die Ortsmissweisung und ihre zeitliche Änderung werden an verschiedenen Stellen auf der Seekarte angegeben. Östliche Missweisung hat das Vorzeichen Plus (+), westliche Missweisung das Vorzeichen Minus (-).

Die Deviation ist eine kursabhängige Ablenkung, die regelmäßig überprüft werden muss. Die Ursache dieser Ablenkung ist die Wirkung des schiffseigenen Magnetfeldes, das sich sowohl zeitlich als auch ortsabhängig mit der Lage des Schiffes relativ zum geomagnetischen Feldvektor ändert. Es müssen daher nicht nur der Schiffsort und der Kurs, sondern theoretisch auch Trimm- und Schlagseite berücksichtigt werden. Sie kann auch durch die Art der Ladung oder die Stellung der eisernen Rahen beeinflusst werden. Die Deviation kann durch einen Fachmann bis zu einem gewissen Grade breitenunabhängig kompensiert werden. Das heißt nicht, dass die Werte der Deviation zu null gemacht werden. Die Restwerte der Ablenkung werden in Graphiken und Tabellen erfasst. Details vergleiche zum Beispiel: Meldau 1921 S.2 ff.

Eine Deviation wurde auf der GROENLAND nicht berücksichtigt.

Unter **Bek.Cours** verbirgt sich das, was in dem Gotha-Journal als **Wahrer Kurs** bezeichnet wird. Dieses ist der Kurs, der sich ergibt, wenn Variation und Abdrift berücksichtigt wurden; in der modernen Navigation als Kurs über Grund bezeichnet. Es ist der Kurs, der, von der Realität kommend, in die Seekarte eingezeichnet wird. Umgekehrt müssen die der Karte entnommenen Kurse korrigiert werden, damit sich die zu steuernden Kurse ergeben.

Um die Kurse in die heute übliche Gradangabe umzuwandeln, benutze man die Tabelle aus Steppes 1963 S.2, die wir als Anhang 5 beigegeben haben.

In der Spalte **Meilen** sind die unter einem bestimmten Kurs zurückgelegten Distanzen in Seemeilen (sm, entspricht einer Großkreis-Bogenminute = 1,852km) angegeben. In der Gotha-Version ist keine Spalte für die zurückgelegte Distanz vorgesehen. Hier verbirgt sich in der Spalte **Kn.** (Knoten, kn) die Angabe der Geschwindigkeit in Seemeilen pro Stunde (1kn = 1sm/h entsprechend 0,5 m/s). Die Angabe der Geschwindigkeit wird nur in der Zeit vom 22. Juli – 18. August 1873 durchgehalten, danach ist die Vorlage völlig aufgegeben worden und die Beobachtungsdaten werden nur noch im Text vermerkt.

In der Spalte **Bemerkungen** findet man meteorologische und seemännische Erläuterungen, ebenso bemerkenswerte Vorkommnisse zum Schiffsbetrieb, inklusive der Fangergebnisse.

Der **General Cours** ist der rechtweisende Kurs zwischen den jeweiligen Mittagspositionen. Er wird nur selten angegeben.

**Abgef. Breite / Abgef. Länge** kennzeichnen die Mittagsposition des Vortages. **Veränd. Breite / Veränd. Länge** ist eine rechnerische Breiten- / Längendifferenz. **Gemuthm. Breite / Bekomm. Länge** ist der entsprechende Koppelort. **Observ. Breite / Observ. Länge** ergibt die beobachtete Mittagsposition.

### 7.3. Zustand und Besonderheiten

Das offizielle Schiffstagebuch liegt im Staatsarchiv Hamburg (Signatur: 731-3 Schiffstagebücher, G23). Das Tagebuch hat folgende Maße: 27 cm breit, 40 cm lang, 2,5 cm dick, brauner Pappeinband mit Leinenrücken, starke Gebrauchsspuren. Auf der Innenseite befindet sich der wichtige Eintrag (mit Bleistift): „Aus dem von Kapt. Schück abgelieferten Archivalien“. Gelegentliche Unterstreichungen in roter Tinte stammen möglicherweise von Albert Schück (1833-1918). Dieser hatte am 2. und 16. Juni 1882 in Hamburg zwei Vorträge gehalten, bei denen die Dallmannsche Reise eine große Rolle spielte (s. Quellennachweis unter Schück 1882). Meist sind Stellen markiert wie: „Sahen mehrere Eisberge“ u.ä. In der Mitte der Seite befindet sich das Rundsiegel: Staatsarchiv der freien und Hansestadt Hamburg. Das Journal wurde mit schwarzer Tinte geschrieben, die Schrift ist ohne gravierende Auf- und Abstriche.

Diese Version wurde von Dallmann unterzeichnet.

Die zweite Ausgabe des Schiffstagebuches befindet sich in der Universitäts- und Forschungsbibliothek Erfurt/Gotha (Archiv der Universität Erfurt, Bestand der Perthes-Bibliothek, Signatur: Antarktisches 22).

Die Exemplare wurden miteinander verglichen. Wenn sachliche Differenzen auftreten, dann werden diese in *kursiver Schrift* zusätzlich in die Transkription eingearbeitet. Manche Ergänzungen sind so umfangreich, dass es notwendig wird, diese in Anmerkungen zu stellen. Auch hier wird der kursive Satz beibehalten. Wenn sachliche Abweichungen in den Texten auftauchen, wird der Text der Gotha-Version in Klammern und kursiv eingefügt, z.B.: mäßiger See (*etwas unruhig*). An einigen Stellen kommt es sogar zu Widersprüchen. Auffällig ist auch noch, dass in der Gotha-Version sehr oft englische Bezeichnungen verwendet werden, z.B.: Blubber statt Speck, Whales statt Wale, usw.

Es ist offensichtlich, dass die Hamburg-Version und die Gotha-Fassung parallel und beide von Steuermann Küper geschrieben wurden. Es gibt Grund zur Annahme, dass die Gotha-Fassung tendenziell eine Abschrift darstellt, die mehr oder weniger zeitgleich mit dem offiziellen Journal angefertigt wurde. In ihr sind aber wesentlich mehr Streichungen und Korrekturen angebracht. Tatsache ist, dass es gelegentlich zu erheblichen Abweichungen kommt, für die aber kein Grund erkennbar ist.

Um dem Leser einen Eindruck zu vermitteln, wie die beiden Journale geführt wurden, werden die ersten vier Seiten von beiden Versionen präsentiert. Damit wird gleichzeitig eine Ergänzung vorgenommen, da das offizielle Journal (Hamburg-Version) erst am 25. Juli 1873 ( 8.30 Uhr, Cuxhaven), beginnt während die Gotha-Fassung schon am 22. Juli 1873 (Tag des Auslaufens in Hamburg) Eintragungen aufweist. Die Gotha-Fassung endet am 15. Juni 1874, während die offizielle Version bis zum Einlaufen in Hamburg (22. Juli 1874) geführt wurde.

Als Besonderheit sind noch zu erwähnen: Es gibt zeitliche Sprünge in beiden Versionen: 20. – 23. März 1874 und 17. – 25. April 1874. Beide Male lag das Schiff im Hafen (Port Stanley, Montevideo) und es scheint keine besonderen Vorkommnisse gegeben zu haben.

## **8. Danksagung**

Unseren ausdrücklichen Dank sagen wir Frau Elena Tschertkowa, Bremerhaven von der wir wertvolle Hinweise zum Layout und Satz erhielten.

Dr. Wolfgang Rack, Bremerhaven hat es möglich gemacht, dass das Layout der Transkription dem Original des Journals sehr ähnlich wurde. Dieses war eine aufwendige Arbeit.

Wegen seiner stetigen Bereitschaft uns mit Rat und Tat zu helfen, sind wir Dr. Peter-Michael Pawlik, Bremen verbunden - Herrn Dr. Christian Ostersehlte ein Dankeschön für eine Nachforschung im Staatsarchiv Bremen.

Auf die Hilfe, die uns von amerikanischen Kollegen, speziell von Dr. Stuart M. Frank zuteil wurde, haben wir im Text hingewiesen.

Frau Paula Dieck und Frau Rita Rodekuhr verdanken wir das Gelingen der englischen Übersetzungen.

Wir danken dem Staatsarchiv Hamburg und der Universitäts- und Forschungsbibliothek Erfurt / Gotha für die freundlich Genehmigung zur Publikation der Journale.

Reinhard A. Krause  
Ursula Rack

## **Acknowledgement**

Our sincere thanks we say to Mrs. Elena Tschertkowa, she provided us with valuable hints for the layout and the composition.

Dr. Wolfgang Rack made the layout of the transcription looking similar to the original. That was a painstaking work.

Because of his continuous willingness of supporting us with tips and deeds we are obliged to Dr. Michael Pawlik. We say thank You to Dr. Christian Ostersehlte for his investigations in the State Archives of Bremen.

In the text we have already mentioned the support we got from colleagues from the United States, particularly from Dr. Stuart M. Frank.

Mrs. Paula Dieck and Mrs. Rita Rodekuhr helped to realize the translations.

We are indebted to the States Archives in Hamburg and to the University and Research Library of Erfurt / Gotha, Free State of Thuringia for giving their approval for the publication of the journals.

**9. Teilung der Kompassrose, 8 Strich System - 360° System**  
**conversion of the compass courses - taken from Fulst Nautische Tafeln.**

Strich		Grad		Strich		Grad		Strich		Grad		Strich		Grad	
<b>Nord</b>	0,0	<b>N 0,0 O</b>		<b>Ost</b>	90,0	<b>S 90,0 O</b>		<b>Süd</b>	180,0	<b>S 0,0 W</b>		<b>West</b>	270,0	<b>N 90,0 W</b>	
<b>N<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	1,4	1,4		<b>O<sup>1</sup>/<sub>8</sub>S</b>	91,4	88,6		<b>S<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	181,4	1,4		<b>W<sup>1</sup>/<sub>8</sub>N</b>	271,4	88,6	
<b>1/4</b>	2,8	2,8		<b>1/4</b>	92,8	87,2		<b>1/4</b>	182,8	2,8		<b>1/4</b>	272,8	87,2	
<b>3/8</b>	4,2	4,2		<b>3/8</b>	94,2	85,8		<b>3/8</b>	184,2	4,2		<b>3/8</b>	274,2	85,8	
<b>1/2</b>	5,6	5,6		<b>1/2</b>	95,6	84,4		<b>1/2</b>	185,6	5,6		<b>1/2</b>	275,6	84,4	
<b>5/8</b>	7,0	7,0		<b>5/8</b>	97,0	83,0		<b>5/8</b>	187,0	7,0		<b>5/8</b>	277,0	83,0	
<b>3/4</b>	8,4	8,4		<b>3/4</b>	98,4	81,6		<b>3/4</b>	188,4	8,4		<b>3/4</b>	278,4	81,6	
<b>N<sup>7</sup>/<sub>8</sub>O</b>	9,8	9,8		<b>O<sup>7</sup>/<sub>8</sub>S</b>	99,8	80,2		<b>S<sup>7</sup>/<sub>8</sub>W</b>	189,8	9,8		<b>W<sup>7</sup>/<sub>8</sub>N</b>	279,8	80,2	
<b>NzO</b>	11,3	<b>N 11,3 O</b>		<b>OzS</b>	101,3	<b>S 78,8 O</b>		<b>SzW</b>	191,3	<b>S 11,3 W</b>		<b>WzN</b>	281,3	<b>N 78,8 W</b>	
<b>NzO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	12,7	12,7		<b>OSO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	102,7	77,3		<b>SzW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	192,7	12,7		<b>WNW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	282,7	77,3	
<b>1/4</b>	14,1	14,1		<b>1/4</b>	104,1	75,9		<b>1/4</b>	194,1	14,1		<b>1/4</b>	284,1	75,9	
<b>3/8</b>	15,5	15,5		<b>3/8</b>	105,5	74,5		<b>3/8</b>	195,5	15,5		<b>3/8</b>	285,5	74,5	
<b>1/2</b>	16,9	16,9		<b>1/2</b>	106,9	73,1		<b>1/2</b>	196,9	16,9		<b>1/2</b>	286,9	73,1	
<b>5/8</b>	18,3	18,3		<b>5/8</b>	108,3	71,7		<b>5/8</b>	198,3	18,3		<b>5/8</b>	288,3	71,7	
<b>3/4</b>	19,7	19,7		<b>3/4</b>	109,7	70,3		<b>3/4</b>	199,7	19,7		<b>3/4</b>	289,7	70,3	
<b>NzO<sup>7</sup>/<sub>8</sub>O</b>	21,1	21,1		<b>OSO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	111,1	68,9		<b>SzW<sup>7</sup>/<sub>8</sub>W</b>	201,1	21,1		<b>WNW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	291,1	68,9	
<b>NNO</b>	22,5	<b>N 22,5 O</b>		<b>OSO</b>	112,5	<b>S 67,5 O</b>		<b>SSW</b>	202,5	<b>S 22,5 W</b>		<b>WNW</b>	292,5	<b>N 67,5 W</b>	
<b>NNO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	23,9	23,9		<b>SOzO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	113,9	66,1		<b>SSW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	203,9	23,9		<b>NWzW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	293,9	66,1	
<b>1/4</b>	25,3	25,3		<b>1/4</b>	115,3	64,7		<b>1/4</b>	205,3	25,3		<b>1/4</b>	295,3	64,7	
<b>3/8</b>	26,7	26,7		<b>3/8</b>	116,7	63,3		<b>3/8</b>	206,7	26,7		<b>3/8</b>	296,7	63,3	
<b>1/2</b>	28,1	28,1		<b>1/2</b>	118,1	61,9		<b>1/2</b>	208,1	28,1		<b>1/2</b>	298,1	61,9	
<b>5/8</b>	29,5	29,5		<b>5/8</b>	119,5	60,5		<b>5/8</b>	209,5	29,5		<b>5/8</b>	299,5	60,5	
<b>3/4</b>	30,9	30,9		<b>3/4</b>	120,9	59,1		<b>3/4</b>	210,9	30,9		<b>3/4</b>	300,9	59,1	
<b>NNO<sup>7</sup>/<sub>8</sub>O</b>	32,3	32,3		<b>SOzO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	122,3	57,7		<b>SSW<sup>7</sup>/<sub>8</sub>W</b>	212,3	32,3		<b>NWzW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	302,3	57,7	
<b>NOzN</b>	33,8	<b>N 33,8 O</b>		<b>SOzO</b>	123,8	<b>S 56,3 O</b>		<b>SWzS</b>	213,8	<b>S 33,8 W</b>		<b>NWzW</b>	303,8	<b>N 56,3 W</b>	
<b>NOz<sup>1</sup>/<sub>8</sub>N</b>	35,2	35,2		<b>SO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	125,2	54,8		<b>SW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>S</b>	215,2	35,2		<b>NW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	305,2	54,8	
<b>1/4</b>	36,6	36,6		<b>1/4</b>	126,6	53,4		<b>1/4</b>	216,6	36,6		<b>1/4</b>	306,6	53,4	
<b>3/8</b>	38,0	38,0		<b>3/8</b>	128,0	52,0		<b>3/8</b>	218,0	38,0		<b>3/8</b>	308,0	52,0	
<b>1/2</b>	39,4	39,4		<b>1/2</b>	129,4	50,6		<b>1/2</b>	219,4	39,4		<b>1/2</b>	309,4	50,6	
<b>5/8</b>	40,8	40,8		<b>5/8</b>	130,8	49,2		<b>5/8</b>	220,8	40,8		<b>5/8</b>	310,8	49,2	
<b>3/4</b>	42,2	42,2		<b>3/4</b>	132,2	47,8		<b>3/4</b>	222,2	42,2		<b>3/4</b>	312,2	47,8	
<b>NO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>N</b>	43,6	43,6		<b>SO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	133,6	46,4		<b>SW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>S</b>	223,6	43,6		<b>NW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	313,6	46,4	
<b>NO</b>	45,0	<b>N 45,0 O</b>		<b>SO</b>	135,0	<b>S 45,0 O</b>		<b>SW</b>	225,0	<b>S 45,0 W</b>		<b>NW</b>	315,0	<b>N 45,0 W</b>	
<b>NO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	46,4	46,4		<b>SO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>S</b>	136,4	43,6		<b>SW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	226,4	46,4		<b>NW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>N</b>	316,4	43,6	
<b>1/4</b>	47,8	47,8		<b>1/4</b>	137,8	42,2		<b>1/4</b>	227,8	47,8		<b>1/4</b>	317,8	42,2	
<b>3/8</b>	49,2	49,2		<b>3/8</b>	139,2	40,8		<b>3/8</b>	229,2	49,2		<b>3/8</b>	319,2	40,8	
<b>1/2</b>	50,6	50,6		<b>1/2</b>	140,6	39,4		<b>1/2</b>	230,6	50,6		<b>1/2</b>	320,6	39,4	
<b>5/8</b>	52,0	52,0		<b>5/8</b>	142,0	38,0		<b>5/8</b>	232,0	52,0		<b>5/8</b>	322,0	38,0	
<b>3/4</b>	53,4	53,4		<b>3/4</b>	143,4	36,6		<b>3/4</b>	233,4	53,4		<b>3/4</b>	323,4	36,6	
<b>NO<sup>7</sup>/<sub>8</sub>O</b>	54,8	54,8		<b>SO<sup>7</sup>/<sub>8</sub>S</b>	144,8	35,2		<b>SW<sup>7</sup>/<sub>8</sub>W</b>	234,8	54,8		<b>NW<sup>7</sup>/<sub>8</sub>N</b>	324,8	35,2	
<b>NOzO</b>	56,3	<b>N 56,3 O</b>		<b>SOzS</b>	146,3	<b>S 33,8 O</b>		<b>SWzW</b>	236,3	<b>S 56,3 W</b>		<b>NWzN</b>	326,3	<b>N 33,8 W</b>	
<b>NOzO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	57,7	57,7		<b>SSO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	147,7	32,3		<b>SWzW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	237,7	57,7		<b>NNW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	327,7	32,3	
<b>1/4</b>	59,1	59,1		<b>1/4</b>	149,1	30,9		<b>1/4</b>	239,1	59,1		<b>1/4</b>	329,1	30,9	
<b>3/8</b>	60,5	60,5		<b>3/8</b>	150,5	29,5		<b>3/8</b>	240,5	60,5		<b>3/8</b>	330,5	29,5	
<b>1/2</b>	61,9	61,9		<b>1/2</b>	151,9	28,1		<b>1/2</b>	241,9	61,9		<b>1/2</b>	331,9	28,1	
<b>5/8</b>	63,3	63,3		<b>5/8</b>	153,3	26,7		<b>5/8</b>	243,3	63,3		<b>5/8</b>	333,3	26,7	
<b>3/4</b>	64,7	64,7		<b>3/4</b>	154,7	25,3		<b>3/4</b>	244,7	64,7		<b>3/4</b>	334,7	25,3	
<b>NOzO<sup>7</sup>/<sub>8</sub>O</b>	66,1	66,1		<b>SSO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	156,1	23,9		<b>SWzW<sup>7</sup>/<sub>8</sub>W</b>	246,1	66,1		<b>NNW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	336,1	23,9	
<b>ONO</b>	67,5	<b>N 67,5 O</b>		<b>SSO</b>	157,5	<b>S 22,5 O</b>		<b>WSW</b>	247,5	<b>S 67,5 W</b>		<b>NNW</b>	337,5	<b>N 22,5 W</b>	
<b>ONO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	68,9	68,9		<b>SzO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	158,9	21,1		<b>WSW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	248,9	68,9		<b>NzW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	338,9	21,1	
<b>1/4</b>	70,3	70,3		<b>1/4</b>	160,3	19,7		<b>1/4</b>	250,3	70,3		<b>1/4</b>	340,3	19,7	
<b>3/8</b>	71,7	71,7		<b>3/8</b>	161,7	18,3		<b>3/8</b>	251,7	71,7		<b>3/8</b>	341,7	18,3	
<b>1/2</b>	73,1	73,1		<b>1/2</b>	163,1	16,9		<b>1/2</b>	253,1	73,1		<b>1/2</b>	343,1	16,9	
<b>5/8</b>	74,5	74,5		<b>5/8</b>	164,5	15,5		<b>5/8</b>	254,5	74,5		<b>5/8</b>	344,5	15,5	
<b>3/4</b>	75,9	75,9		<b>3/4</b>	165,9	14,1		<b>3/4</b>	255,9	75,9		<b>3/4</b>	345,9	14,1	
<b>ONO<sup>7</sup>/<sub>8</sub>O</b>	77,3	77,3		<b>SzO<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	167,3	12,7		<b>WSW<sup>7</sup>/<sub>8</sub>W</b>	257,3	77,3		<b>NzW<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	347,3	12,7	
<b>OzN</b>	78,8	<b>N 78,8 O</b>		<b>SzO</b>	168,8	<b>S 11,3 O</b>		<b>WzS</b>	258,8	<b>S 78,8 W</b>		<b>NzW</b>	348,8	<b>N 11,3 W</b>	
<b>O<sup>1</sup>/<sub>8</sub>N</b>	80,2	80,2		<b>S<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	170,2	9,8		<b>W<sup>1</sup>/<sub>8</sub>S</b>	260,2	80,2		<b>N<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	350,2	9,8	
<b>1/4</b>	81,6	81,6		<b>1/4</b>	171,6	8,4		<b>1/4</b>	261,6	81,6		<b>1/4</b>	351,6	8,4	
<b>3/8</b>	83,0	83,0		<b>3/8</b>	173,0	7,0		<b>3/8</b>	263,0	83,0		<b>3/8</b>	353,0	7,0	
<b>1/2</b>	84,4	84,4		<b>1/2</b>	174,4	5,6		<b>1/2</b>	264,4	84,4		<b>1/2</b>	354,4	5,6	
<b>5/8</b>	85,8	85,8		<b>5/8</b>	175,8	4,2		<b>5/8</b>	265,8	85,8		<b>5/8</b>	355,8	4,2	
<b>3/4</b>	87,2	87,2		<b>3/4</b>	177,2	2,8		<b>3/4</b>	267,2	87,2		<b>3/4</b>	357,2	2,8	
<b>O<sup>1</sup>/<sub>8</sub>N</b>	88,6	88,6		<b>S<sup>1</sup>/<sub>8</sub>O</b>	178,6	1,4		<b>W<sup>1</sup>/<sub>8</sub>S</b>	268,6	88,6		<b>N<sup>1</sup>/<sub>8</sub>W</b>	358,6	1,4	
<b>Ost</b>	90,0	<b>N 90,0 O</b>		<b>Süd</b>	180,0	<b>S 0,0 O</b>		<b>West</b>	270,0	<b>S 90,0 W</b>		<b>Nord</b>	360,0	<b>N 0,0 W</b>	

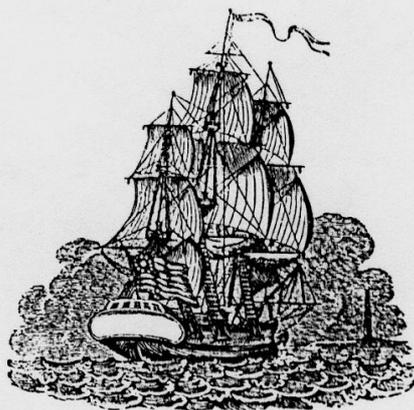
# Journal

geführt am Bord des *Vamys*. Schiffes  
*Gröenland.*

CAPITAIN *Ed. Dallmann.*

auf der Reise von *Grönland*

*an den Küsten von Grönland nach d. Maliff u. Robbenfang  
South Shetland Ids. Coronation Ids. Trinity Ids  
Palmarland.*



gedruckt von *And. Hüper*  
HAMBURG.

# Journal

geführt am Bord des Dampfschiffes  
Groenland

Captain Ed. Dallmann

auf der Reise von Hamburg

auf d. Walfisch u. Robbenfang  
an den Küsten von South Shetland Islids. Coronation  
Islid. Trinity Land & Palmerland

geführt von Rud. Küper  
Hamburg

**Tagebuch des Schiffes** Groenland  
während der Reise von Hamburg nach

Stunde	Gest. Kurse Missw.	Wind	Abtr.	Wahre Kurse.	Kn.	Vorfälle und Verrichtungen an Bord.
1						
2						Am 22 <sup>sten</sup> Juli
3						Proviand, Mannschaft und Chronometer an Bord, heißten die Boote und machten selbige fest.
4						10 Uhr steckten Feuer an und machten Dampf.
5						11 Uhr kam der Elbloodse Jürgensen an Bord.
6						2 Uhr lichteten Anker und dampften unter den Comando d. obigen Lootsen die Elbe hinunter.
7						5½ Uhr Nachmittag stoppten Maschine und gingen bei Schulau vor Anker, ritten vor 25 Faden Kette hielten Dampf. Pumpen lenz
8						
9						
10						July 23. 3 <sup>u</sup> Morgens lichteten Anker und dampften nach Anweisung desselben Lootsen bis Brunshausen wo wir vor 30 Faden Kette 4 <sup>u</sup> 50 <sup>m</sup> ankerten.
11						Beschäftigten die Mannschaft damit den Proviand gut zu verstauen und die Boote gut zu befestigen. Machten Schiff seeklar.
12						
13						
14						Pumpen lenz
15						
16						
17						
18						
19						Jul. 24 Machten alles fest und klar zur Reise, holten 6 Fischleinen auf Deck und schlossen selbige in die dazu gehörenden Baljen.
20						
21						Pumpem lenz.
22						
23						
24						

**Gesamtkurs und Distanz:**

Schiffsort nach der Loggerechnung auf: \_\_\_\_\_ und  
Schiffsort nach astr. Beobachtungen auf: \_\_\_\_\_ und

Unterschied seit der letzten Vergleichung: \_\_\_\_\_ und

\_\_\_\_\_ Mittags, den \_\_\_\_\_ 187  
Tage in See.

**Tagebuch des Schiffes** Groenland  
während der Reise von Hamburg auf Fisch und Robbenfang

Stunde	Gest. Kurse Missw.	Wind	Abtr.	Wahre Kurse.	Kn.	Vorfälle und Verrichtungen an Bord.
1	Leichte veränderl. Ostl. Briese mit frischer Luft					Juli 25. 2 <sup>u</sup> Morgens machten Dampf auf. 3½ Uhr lichteten Anker und dampften die Elbe hinunter nach Anweisung des Lootsen. 8½ Uhr passierten Cuxhafen 12 <sup>u</sup> passierten Elb Leuchtschiff N° 2 (zwh.) wo uns der Lootse verließ 1 <sup>u</sup> passierten Außenfeuerschiff.
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						

**Gesamtkurs und Distanz:**

Schiffsort nach der Loggerechnung auf: \_\_\_\_\_ und  
 Schiffsort nach astr. Beobachtungen auf: \_\_\_\_\_ und

Unterschied seit der letzten Vergleichung: \_\_\_\_\_ und

\_\_\_\_\_ Mittags, den \_\_\_\_\_ 187  
 Tage in See.

Anm: Ab 26. Juli 1873 beginnt auch das „Hamburg-Journal“. Die nächsten beiden Seiten sind nach der Gotha-Version transkribiert. Danach wird nur die Hamburg-Version verwendet.

**Tagebuch des Schiffes** Groenland  
während der Reise von

Stunde	Gest. Kurse Missw.=1½ <sup>str</sup> W	Wind	Abtr.	Wahre Kurse.	Kn.	Vorfälle und Verrichtungen an Bord.
1		NÖstl.	0			
2	WNW	„	„	W½N	5	Leichte NÖstliche Briesse , setzten Schrägsegel; 4 Uhr Nachm. als d. Chr. 2 <sup>u</sup> 11 <sup>m</sup> 29 <sup>s</sup> zeigte, war d. ☉ = 33°56′, und peilten zugl. Helgoland in NO½O hieraus ergibt sich Breite = 54°2′N u. 7°42′O Länge. Setzten von hier ab Rechnung.
3	„	„	„	„	5	
4	WNW WzN	„	„	„ W½S	2,5 2,5	
5	„	„	„	„	5,5	
6	„	„	„	„	6,0	
7	„	„	„	„	6,0	
8	„	„	„	„	5,5	Leichte Briesse, abnehmend. Luft heisig
9	„	Stille	0	„	6	Stille, Luft heisig. Nahmen Schrägsegel weg
10	„	„	„	„	6	
11	„	„	„	„	6	
12	„	„	„	„	6	
13	„	„	„	„	5,5	Desgl. führten keine Segel
14	„	„	„	„	5,5	
15	„	„	„	„	5,5	
16	„	„	„	„	5,5	
17	„	SO	„	„	5,5	Leichte Briesse mit leicht bewölckter Luft setzten Raen un[d] Schrägsegel
18	„	„	„	„	5,5	
19	„	„	„	„	6	
20	West	„	„	WSW½W	6	
21	WSW	„	„	SW½W	6	Desgl. Um 19 <sup>u</sup> 49 <sup>m</sup> 12 <sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chr. 6 <sup>u</sup> 11 <sup>m</sup> 41 <sup>s</sup> zeigte beob. ☉ = 30°27′
22	„	„	„	„	6	
23	„	„	„	„	6,5	Mittags beob. ☉ = 55°32′
24	„	„	„	„	6,5	

**Gesamtkurs und Distanz:**

Schiffsort nach der Loggerechnung auf: 53°36′N und 4°33′Ost  
Schiffsort nach astr. Beobachtungen auf: 53°39′N und 4°35′Ost

Unterschied seit der letzten Vergleichung: 3′N und 0°2′Ost

Norden \_\_\_\_\_

Mittags, den 26<sup>tn</sup> Juli 1873  
1 Tage in See.

**Tagebuch des Schiffes** Groenland  
während der Reise von Hamburg auf den Wallfisch und Robbenfang

Stunde	Gest. Kurse Missw.=1¾ <sup>str</sup> W	Wind	Abtr.	Wahre Kurse.	Kn.	Vorfälle und Verrichtungen an Bord.
1	WSW	SOstl.	0	SW¼W	6	Leichte S.Ostl. Briese gingen unter Dampf und vollen Segeln. Luft bezogen.
2	SWzW	“	“	SW¾S6	6	
3	“	“	“	“	6	
4	“	“	“	“	6	
5	“	Südl.	“	“	6	Wind Südl. laufend nahmen die Segel weg später frische Briese aus WNW setzten Schrägsegel
6	“	SWbisWNW	“	“	6	
7	“	“	“	“	6	
8	“	“	“	“	6	Briese abnehmend flau. 10 Uhr nehmen Schrägsegel weg, Gewitterluft mit Blitz und Donner, mitunter feinen Regen.
9	“	“	“	“	5,5	
10	“	West SW	“	“	5,5	
11	“	SW	“	“	5,5	
12	“	“	“	“	5,5	Desgl. Gewitterluft mit leichte[r] Briese.
13	“	“	“	“	6	
14	“	“	“	“	6	
15	“	“	“	“	6	
16	“	“	“	“	6	Briese auffrischend mit bewölkter Luft 20 <sup>m</sup> 11 <sup>s</sup> m. Ortszeit als d. Chr. 19 <sup>m</sup> 53 <sup>m</sup> 2 <sup>s</sup> zeigte beob. ☉ = 32°30'
17	“	“	“	“	5	
18	“	“	“	“	5	
19	“	“	“	“	5	Steife Briese mit auflaufender S.W. See 12 Uhr begannen Segel zu setzen.
20	“	“	“	“	5	
21	“	“	“	“	2	
22	“	“	“	“	2	
23	“	“	“	“	2	beob. ☉ = 55°32.
24	“	“	“	“	2	

**Gesamtkurs und Distanz:** SW¾S 121<sup>sm</sup>

Schiffsort nach der Loggerechnung auf: 52°2'N und 2°34'O  
Schiffsort nach astr. Beobachtungen auf: 52°16'N und 2°10'O

Unterschied seit der letzten Vergleichung: 14'N und 24'O

Norden \_\_\_\_\_ Mittags, den 27<sup>tn</sup> Juli 1873  
2 Tage in See.

Anm.: Ab 26. Juli 1873 wird die Hamburg-Version benutzt.

1873  
Mon.  
Juli

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Grönland**  
auf der Reise von Hamburg nach Walfisch und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	2-7 7-8	WNW WzN	NÖstl.	0	1½ <sup>str</sup> W	W½N W½S	12,5 2,5	Leichte Briese, fahren unter Dampf und Schrägsegel. Luft heisig, schlichte See Um 3 <sup>u</sup> 59 <sup>m</sup> 36 <sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chr. 2 <sup>u</sup> 11 <sup>m</sup> 29 <sup>s</sup> zeigt beob. $\odot$ 33°56' zugl. peilten Helgoland NO ½ giebt Br = 54°2' N Länge = 7°42' O rechneten von hier ab. Leichter Zug mit heisiger Luft, nahmen Schrägsegel weg Stille, führten keine Segel. Desgl. Um 19 <sup>u</sup> 49 <sup>m</sup> 12 <sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chr. 6 <sup>u</sup> 11 <sup>m</sup> 41 <sup>s</sup> zeigte beob. $\odot$ = 30°27' Länge 5°2' Ost Beob. $\odot$ = 55°32'
<b>A</b>	8	WzN	NO	0	"	W½S	23	
<b>E</b>	8	WzN	Still	0	"	"	24	
<b>Z</b>	8	WzN	Still	0	"	"	22	
<b>M</b>	6 2	WzN West	SO	0	"	W½S WSW½W	23	
<b>V</b>	8	WSW	SO	0	"	SW½W	25	

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite	53°36' Nord	Abgef. Länge	4°33' Ost
Veränd. Breite	53°39' Nord	Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite	53°36' Nord	Bekom. Länge	4°33' Ost
Observ. Breite	53°39' Nord	Observ. Länge	4°35' Ost

Pumpen lenz  
Mittag d. 26 Juli 73  
1 Tag in See

Nordsee

Waren beschäftigt die Boote zum Fang einzurichten

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	2 6	WSW SWzW	SÖstl.	0	1¾ <sup>str</sup> W	SW¼W SW¾S	6 18	Leichte Briese mit bezogener Luft und schlichter See, fuhren unter Dampf und vollen Segeln Wind umlaufend nahmen die Segel weg, später frische Briese aus WNW setzten Schrägsegel Abnehmende Briese, flau. Gewitterluft von Blitz und Donner sowie feinen Regen begleitet Leichte Brise, sonst alles wie vorher Auffrischende Brise mit bewölkter Luft Um 20 <sup>u</sup> 2 <sup>m</sup> 11 <sup>s</sup> , 5 m. Ortszeit als der Chronometer 6 Uhr 35 <sup>m</sup> 34 <sup>s</sup> zeigte beob. $\odot$ = 32°30' Länge 2°18' Ost
<b>A</b>	8	SWzW	Süd Nord West bis WNW	0	"	SW¾S	24	
<b>E</b>	8	SWzW	WSW bis SW	0	"	SW¾S	22	
<b>Z</b>	8	SWzW	SW	0	"	SW¾S	24	
<b>M</b>		SWzW	SW	0	"	SW¾S	20	
<b>V</b>		SWzW	SW	0	"	SW¾S	8	

Der General Cours ist:

SW¾S 121

	die Distance	121	See Meilen
Abgef. Breite	53°39' Nord	Abgef. Länge	4°35' Ost
Veränd. Breite	1°37' Süd	Veränd. Länge	2°1' West
Gemuthm. Breite	52°2' Nord	Bekom. Länge	2°34' Ost
Observ. Breite	52°16' Nord	Observ. Länge	2°18' Ost

Pumpen lenz  
Mittags d. 27<sup>in</sup> Jul. 73  
2 Tage in See

Waren Tags über beschäftigt die Boote zum Fang einzurichten.

1873  
Mon.  
Juli

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Walfisch und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SzW <sup>3</sup> / <sub>4</sub> O	SW	5/4 <sup>str</sup>	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup> W	SO <sup>3</sup> / <sub>4</sub> O	14	<p>Frische Briese mit auflaufender SWlicher See. 12<sup>u</sup> 15<sup>m</sup> ließen Maschine ruhen, setzten einfach gereifte Marssegel, Fock und sämtliche Schrägsegel Desgl. Luft bewölkt bargen Außenklüver 7 Uhr wendeten Abnehmender Wind mit klarer Luft und stark bedeckter Kimm.</p> <p>Desgl. Setzten Gr. Marssegel voll. Mäßige Briese, abnehmende See, setzten alle Segel Um 20<sup>u</sup> 31<sup>m</sup> 10<sup>s</sup> m. Ortszeit als d. Chron. 7<sup>u</sup> 4<sup>m</sup> 36<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 36^{\circ}45'</math> Frische Brise Länge = 2° 15' 5 Ost Beob. <math>\odot = 57^{\circ}6'</math> peilten N. Hinder Lchtsch. SO <sup>a</sup>/K<sup>1</sup>) circ. 3<sup>sm</sup> entf.</p> <p>Pumpen lenz Mittags d. 28<sup>ten</sup> Juli 3 Tage in See</p>
<b>A</b>	6 2	SzO <sup>3</sup> / <sub>4</sub> O WNW	SW	5/4 <sup>str</sup> 1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup>	"	SO <sup>3</sup> / <sub>4</sub> O WNW	13 4	
<b>E</b>	8	NWzW	SWzW	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup>	"	NWzW	14	
<b>Z</b>	8	NW <sup>1</sup> / <sub>2</sub> N	WSW	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup>	"	NW <sup>1</sup> / <sub>2</sub> N	12	
<b>M</b>	8	SzW	WzS	1/2 <sup>str</sup>	"	SzO <sup>1</sup> / <sub>4</sub> O	14	
<b>V</b>	8	SzO <sup>1</sup> / <sub>2</sub> O	SW	1/2 <sup>str</sup>	"	SzO <sup>1</sup> / <sub>4</sub> O	19	

Der General Cours ist: NNO<sup>1</sup>/<sub>4</sub>O

die Distance 20 See Meilen

Abgef. Breite	52° 16' Nord	Abgef. Länge	2° 10' Ost
Veränd. Breite	50° 19' Süd	Veränd. Länge	2° 23' Ost
Gemuthm. Breite	51° 57' Nord	Bekom. Länge	2° 33' Ost
Observ. Breite	51° 39' Nord	Observ. Länge	2° 31' Ost

Waren beschäftigt die Boote zum Fang einzurichten, Fischleinen in Balyen klar zu schießen u.s.w

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	6 2	NW <sup>1</sup> / <sub>2</sub> W SSO <sup>1</sup> / <sub>2</sub> O	WSW	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup> W	NWzW <sup>3</sup> / <sub>4</sub> W SO <sup>3</sup> / <sub>4</sub> O	18 5,5	<p>Frische Briese mit leicht bewölckter Luft, 3 Uhr wendeten beim Galloper Lchtsch. Wind und Luft unverändert. Wendeten 6 Uhr. Sahen N Hinder Lchtsch. Abnehmende Briese mit heisiger Luft sahen Galloper Lchtsch. 10<sup>u</sup> wendeten, Anfang leiser Zug mit bezogener Luft, später Still. Heizer Ziese um 12<sup>u</sup> vom 2<sup>ten</sup> Maschin. Werner zum Antritt d. Wache im Maschinenraum geweckt trat seine Wache an, nachdem d. Masch. sich zur Ruhe begeben entkleidete sich derselbe wieder und legte sich zur Ruhe und wurde dort beim Inspic. vom Steuerm. Küper schlafend gefunden und wegen Ungehorsam und Schlafen auf Wache mit 5 RTr. Cour. Strafe belegt. 6<sup>u</sup> 15<sup>m</sup> machten Dampf auf <sup>2</sup>) setzten die Maschinen in Gang. Leichte NO. Briese, auffrischend mit bewölckter Luft setzten Segel. 12<sup>u</sup> peilten S.S. Head Lchtsch. WzN <sup>a</sup>/K circ. 2 1/2<sup>sm</sup> entf. Pumpen lenz Mitt. d. 29<sup>ten</sup> Jul. 4 Tage in See</p> <p>nach Peilung</p>
<b>A</b>	4 4	SSO <sup>1</sup> / <sub>2</sub> O NW <sup>1</sup> / <sub>2</sub> W	WSW	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup> W	SO <sup>3</sup> / <sub>4</sub> O NWzW <sup>3</sup> / <sub>4</sub> W	9,5 8,5	
<b>E</b>	4 4	NW <sup>1</sup> / <sub>2</sub> W SSO	WSW	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup> W	NWzW <sup>3</sup> / <sub>4</sub> W SO <sup>1</sup> / <sub>2</sub> O	6,5 4,0	
<b>Z</b>	2 6	SSO Stillte	WSW Stillte	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup> W	SO <sup>1</sup> / <sub>2</sub> O —	1	
<b>M</b>	4	SW	Stillte	0	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup> W	SSW <sup>1</sup> / <sub>4</sub> W	10,5	
<b>V</b>	6 2	SW West	NO	0	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>str</sup> W	SSW <sup>1</sup> / <sub>4</sub> W WSW <sup>1</sup> / <sub>4</sub> W	20,5 7	

Der General Cours ist:

die Distance Meilen

Abgef. Breite	—	Abgef. Länge	—
Veränd. Breite	—	Veränd. Länge	—
Gemuthm. Breite	—	Bekom. Länge	—
Observ. Breite	51° 10' Nord	Observ. Länge	1° 32' Ost

1873  
Mon.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch und Robbenfang

Juli

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.	
<b>N</b>	8	Steuerten nach Peilungen							12 <sup>u</sup> 15 <sup>m</sup> passierten S.S. Head Lchtsch. 1 <sup>u</sup> 15 <sup>m</sup> stoppten <i>Maschinen</i> ließen uns durch ein Walboot eskortieren. Wind zunehmend NÖI setzten alle <i>dienlichen</i> Segel. Unter Dover zeigten d. Signalstation unseren Namen derselbe wurde erwidert. 3 <sup>1/2</sup> <sup>h</sup> ließen Maschine stehen, hielten Dampf bis 5 Uhr Luft war stark bewölkt und hatten hin und wieder Regenschauer 8 <sup>h</sup> peilten Dungeness Lchtsch. NzO 1/2 O <sup>a</sup> /K circ. 5 <sup>sm</sup> entfernt, giebt 50°40' NI <i>Länge.</i> 0°14' Ost 8 -12 leichte unveränderl. Brise, zuletzt flau. <i>Leichter Zug</i> 11 <sup>u</sup> , <i>Wind</i> <i>umspringend nach WSW.</i> 12 - 4 Leichte Brise mit bezogener Luft hin und wieder Nebel. Wie vorher, später Luft abklarend. 8 Uhr wendeten. Mäßige Brise mit bewölkter Luft und unruhiger See Hielten Pumpen lenz. Mittags d. 30 <sup>ten</sup> Juli 5 Tage in See
<b>A</b>	8	Steuerten nach Peilungen							
<b>E</b>	6 2	WSW Süd	SO bis Südlich WSW	0 <sup>str</sup>	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	SW <sup>1/4</sup> W SzO <sup>3/4</sup> O	7 1		
<b>Z</b>	8	Süd	WSW	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	SSO <sup>1/4</sup> O	12		
<b>M</b>	8	Süd	WSW	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup>	SSO <sup>1/4</sup> O	13		
<b>V</b>	8	NW <sup>1/2</sup> W	WSW	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup>	NWzW <sup>3/4</sup> W	18		

von der letzten Peilung

Der General Cours ist:

SSW<sup>1/2</sup>W

die Distance 23 See Meilen

Abgef. Breite	51°10' Nord	Abgef. Länge	1°32' Ost
Veränd. Breite	0°51' Süd	Veränd. Länge	1°35' West
Gemuthm. Breite	50°19' Nord	Bekom. Länge	0°3' West
Observ. Breite		Observ. Länge	

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	2 6	NNW <sup>1/2</sup> W SzO <sup>1/2</sup> O	Westl	1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	NW <sup>1/4</sup> N SO <sup>1/4</sup> S	3,5 7,5	Leichte Brise bezogene Luft 1 <sup>u</sup> wendete führten alle Segel. See unruhig Desgl. Wind abnehmend.  4 Uhr 30 <sup>m</sup> wendeten, leiser Zug mit bezogener Luft. Desgl. Wind etwas auffrischend.  Leichte Brise bewölkte Luft.  Mäßige Brise mit bewölkter Luft  12 <sup>u</sup> peilten St. Catheriner Pt. NW 1/2 W <sup>a</sup> /K Ost Pt. von Island Wight NNW <sup>a</sup> /K <i>Wendeten</i> 12 <sup>u</sup> . Hielten Pumpen lenz  Mittags d. 31 <sup>ten</sup> Juli 6 Tage in See  nach Peilung
<b>A</b>	1 7	SzO <sup>1/2</sup> O West	SSW Südl.	1/2 <sup>str</sup> 0	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	SO <sup>1/4</sup> S WSW <sup>1/4</sup> W	1 4	
<b>E</b>	8	West	SSO	0	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	WSW <sup>1/4</sup> W	2	
<b>Z</b>	8	WNW	SÖl.	0	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	W <sup>1/4</sup> N	8	
<b>M</b>	6 2	WNW NW <sup>1/2</sup> N	umlaufend SO bis WSW	0 1/4 <sup>str</sup>	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	W <sup>1/4</sup> N NWzW	9 4	
<b>V</b>	6 2	NW <sup>1/2</sup> N NW <sup>1/4</sup> N		1/4 <sup>str</sup> 1/2 <sup>str</sup>	1 <sup>3/4</sup> <sup>str</sup> W	NWzW NWzW	12 5	

Der General Cours ist:

WNW<sup>3/4</sup>W

die Distance 40 See Meilen

Abgef. Breite	50°19' Nord	Abgef. Länge	0°3' W
Veränd. Breite	11' Nord	Veränd. Länge	0°47' W
Gemuthm. Breite	50°30' Nord	Bekom. Länge	0°50' W

Observ. Breite 50°28' Nord

Observ. Länge 1°4' W

1873  
Mon.  
Aug.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Grönland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	Süd	WSW	¼ <sup>str</sup>	1¾ <sup>str</sup> W	SSO	12	<p>Mäßige Briese mit bewölker Luft und schlichter See, führten d. dienlichen Segel. Leichte auffrischende Briese, Luft bewölkt. Frische Briese mit bewegter See, holten Außen Klüver u. Gaffeltopsegel nieder u. machten <i>diese</i> fest. 11<sup>u</sup> peilten St. Catherines Feuer N ½ O <sup>a</sup>/K wendeten Leichte abnehmende Briese mit bezogener Luft u. ruhiger See. Leichte Briese, Ende der Wache auffrischend setzten Außen Klüv. u. G.T. Segel<sup>3)</sup> bei. 7 ½<sup>u</sup> peilten St. Catherines Lchtsch. NNO <sup>a</sup>/K circ. 8<sup>sm</sup> entfernt, wendeten 7<sup>u</sup> Mäßige Briese mit bewölker Luft. <i>Setzten alle Segel.</i> 12<sup>u</sup> wendeten. Hielten Pumpen lenz.  Mittags, den 1<sup>sten</sup> August 7 Tage in See.</p>
<b>A</b>	4 4	NWzW 2 Süd 1	WSW SWestl	¼ <sup>str</sup>	"	SSO WNW½W	4 7	
<b>E</b>	6 2	NWzW½W SzO	SWl	½ <sup>str</sup> ¼ <sup>str</sup>	"	WNW¾W SOzO	12 4	
<b>Z</b>	6 2	SzO NzW	SWestl. Westl.	¼ <sup>str</sup> ½ <sup>str</sup>	"	SOzO WNW¼W	7 2	
<b>M</b>	6 2	NzW SSO	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	WNW¼W SO¼O	7 2	
<b>V</b>	8	SSO	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	SO¼O	16	

Der General Cours ist: S¾O

die Distance 23 See Meilen

Abgef. Breite 50°30' N Abgef. Länge 0°50' W

Veränd. Breite 23' S Veränd. Länge 0°5' O

Gemuthm. Breite 50°7' N Bekom. Länge 0°45' W

Observ. Breite 50°10' N Observ. Länge 0°57' W

von der letzten Peilung ab gerechnet

Mannschaft war beschäftigt Bootsegel zu nähen und die Fischgerätschaften in Stand zu setzen

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	NzW¾W	Westl.	0	1¾ <sup>str</sup> W	NW½N	8	<p>Leichte Briese mit heisiger, <i>bezogener</i> Luft und schlichter See, führten alle Segel Wie vorher, wendeten 6<sup>u</sup> 6<sup>u</sup> 20<sup>m</sup> peilten Needl. Lchtsch. OzN <sup>a</sup>/K und Lt. Katherines Lechtsch. OzN <sup>a</sup>/K circ. 7<sup>sm</sup> entfernt. Luft, Wind u. See unverändert.  1<sup>u</sup> peilten Portland höheres Feuer NzO <sup>a</sup>/K circ. 20<sup>sm</sup> entfernt. Leichte Briese mit schlichter See und heisiger Luft. Wie vorher, später Stillte. 10 Uhr machten Dampf auf. 12 Uhr nahmen Peilung von den Casquets  Hielten Pumpen lenz. Mittags, d. 2<sup>ten</sup> August 8 Tage in See  nach Peilung</p>
<b>A</b>	4 4	NzW¾W W½S	Westl. Nördl.	"	"	NW½N SWzW¾W	4 5	
<b>E</b>	8	W½S	Nördl.	"	"	SWzW¾W	10	
<b>Z</b>	8	WzS	NNW	"	"	SWzW¼W	10	
<b>M</b>	8	SW	West	"	"	SWzW¼W	5	
<b>V</b>	4 4	SW NzW	Westl.	"	"	SWzW¼W NNW¾W	1	

Der General Cours ist: WSW

die Distance 40 See Meilen

Abgef. Breite 50°10' N Abgef. Länge 0°57' W

Veränd. Breite 15' S Veränd. Länge 57' W

Gemuthm. Breite 49°55' N Bekom. Länge 1°54' W

Observ. Breite 49°49' N      Observ. Länge 2°26' W

1873  
Mon.  
Aug.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	1 7	lagen still WNW	Schiff WNW	machte 0	keinen 1¾ <sup>str</sup> W	Fortgang W¼N	18	<p>Leichter Zug mit leicht bewölkter Luft und schlichter See, 1<sup>u</sup> 30 ließen die Maschine angehen machten alle Segel fest. Desgl. Wind später auffrischend mit unruhiger See. Frische Briese mit Westl. See, da daß Schiff wenig Fortgang machte so hielten wir soweit ab daß wir die gesetzten Schrägsegel mitbenutzten. 11<sup>u</sup> peilten Start Point Lchtf. N ½ W <sup>a</sup>/K circ. 9<sup>sm</sup> entf., wendeten<sup>4)</sup> 2 ½<sup>u</sup> peilten dasselbe Feuer im [...] NO ¾O <sup>a</sup>/K. Mäßige Briese mit stark bewölkter Luft. 7 ½<sup>u</sup> setzten alle Segel bei 8<sup>u</sup> ließen Maschine stehen. Wie vorher 12 Uhr wendeten</p>
<b>A</b>	8	WNW	WNW	0	"	W¼N	14	
	6 2	NzW WzS	WNW	"	"	NNW¾W SWzW¼W	16,5 5,5	
<b>Z</b>	6 2	WzS WzN	WNW	"	"	SWzW¼W W¾S	15,5 3,5	
<b>M</b>	8	WzN	WNW	"	"	W¾S	14	
<b>V</b>	8	SW	WNW	¼ <sup>str</sup>	"	SSW	14	

Der General Cours ist: W¾S

die Distance 70 See Meilen

Abgef. Breite	49°49' N	Abgef. Länge	2°26' West
Veränd. Breite	11' S	Veränd. Länge	1°45' West
Gemuthm. Breite	49°33' N	Bekom. Länge	4°11' W
Observ. Breite	_____	Observ. Länge	_____

Mittags, d. 3<sup>ten</sup> August  
9 Tage in See

Hielten Pumpen lenz

Feierten Sonntag

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	NzO	Westl	¼ <sup>str</sup>	1¾ <sup>str</sup> W	N½W	12	<p>Leichte Kühle (<i>Briese</i>) mit leicht bewölkter Luft und unruhiger See. Wie vorher Wendeten 6<sup>u</sup>  Leichte Briese, bezogenen Luft 12<sup>u</sup> peilten Lizzard Lchtf. NzW <sup>a</sup>/K Desgl. mit ruhiger See 1 Uhr peilten Lizzard Lchtf. NzW ¼ W <sup>a</sup>/K im [...]  Leichte Briese mit abklarerer Luft. 5Uhr wendeten. Desgl. 12<sup>u</sup> peilten Lizzard Lchtf. NzW <sup>a</sup>/K circ. 8<sup>sm</sup> entfernt. Hielten Pumpen lenz</p>
<b>A</b>	4 4	NWzN SzW	Dit(?)	Dit(?)	"	N½W SzO	7 6	
<b>E</b>	6 2	SzW½W SzW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	"	S½O SzO	9 3	
<b>Z</b>	6 2	SzW S½O	Westl WSW	¼ <sup>str</sup>	"	SzO SSO½O	7 2	
<b>M</b>	2 6	S½O NzW	WSW Westl.	¼ <sup>str</sup>	"	SSO½O NNW½W	2 8	
<b>V</b>	8	NzW½W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	"	NWzN	12	

Der General Cours ist:

die Distance                      Meilen

Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	
Breite	49°51' Nord	Länge	5°6' West

nach Peilung

Mittags, d. 4<sup>ten</sup> August  
10 Tage in See

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	6	NNW	Westl.	½ <sup>str</sup>	2 <sup>str</sup> W	NW½N	15	Frische Briese mit bewölkter Luft, 3 ½ <sup>u</sup> wendeten hatten Liz[z]ard NO ¼ N <sup>a</sup> /K circ. 6 <sup>sm</sup> entfernt
	2	SzW		¼ <sup>str</sup>			SzO¼O	
<b>A</b>	8	SzW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	SzO¼O	14	Briese etwas abnehmend unruhige See.
<b>E</b>	6	SzW½W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	S¾O	9	Leichte Briese, bezogene Luft 11 Uhr wendeten.
	2	NzW					NNW¾W	
<b>Z</b>	6	NzW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	NNW¾W	11	Wie vorher. Luft und Wind unverändert, See etwas unruhig
	2	NNW					NW¼N	
<b>M</b>	8	NNW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	NW¼N	14	Desgl.
<b>V</b>	6	NNW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	NW¼N	16	Desgl. 11 Uhr wendeten. 12 <sup>u</sup> peilten Wolfs Rock Lichtsch. NzO ½ O <sup>a</sup> /K Dist. circ. 6 <sup>sm</sup>
	2	Süd						

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Breite	49°50' N	Länge 5°48' W

Hielten Pumpen lenz  
Mittags, d. 5<sup>ten</sup> August  
11 Tage in See

nach Peilung

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SzW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	2 <sup>str</sup> W	SzO¼O	11	Leichte Briese mit bewölkter Luft und ruhiger See, führten alle Segel.
<b>A</b>	8	SzW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	SzO¼O	10	Wie vorher.
<b>E</b>	4	SzW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	SzO¼O	4	Wind u. Luft wie vorher See etwas unruhig. 10 <sup>u</sup> wendeten. Unbeständiger Wind mit stark bezogener Luft, anhaltenden feinen Regen und bewegter See.
	4	NNW½W					NW¼W	
<b>Z</b>	6	NNW½W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	NW¼W	10	3 <sup>u</sup> wendeteten Leichte Briese, mit abklarender Luft und schlichter See.
	2	SzW					S¾W	
<b>M</b>	8	SzW	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	S¾W	9	
<b>V</b>	4	SW½S	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	SzW¼W	6	Leichte Briese mit klarer Luft und ruhiger See. Mittags beob. ☉ 57°42' S. Hielten Pumpen lenz.
	4	SSW½W					S¼W	

Der General Cours ist:

SW 40<sup>sm</sup>

	die Distance	40	See Meilen
Abgef. Breite	49°30' Nord	Abgef. Länge	5°48' W
Veränd. Breite	39' S	Veränd. Länge	14' W
Gemuthm. Breite	49°11' Nord	Bekom. Länge	6°2' West
Observ. Breite	48°44' Nord	Observ. Länge	

Mittags, d. 6<sup>ten</sup> August  
12 Tage in See.

1873  
Mon.  
Aug.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SSW¼W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	2 <sup>str</sup> W	Süd	16	<p>Leichte Briese mit klarer Luft u. NWliche Dünung, führten alle Segel. Wie vorher.</p> <p>Abnehmende Briese, Luft abwechselnd klar oder von vorüberziehenden Nebel, welcher von feinen Regen begleitet war, bedeckt. Desgl. Mit <i>anhaltend</i> hoher NWestl. Dünung.</p> <p>Wie vorher, Wind auffrischend, nahmen die Schrägsegel weg. Um 20<sup>u</sup> 36<sup>m</sup> 19<sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chron. 7<sup>u</sup> 46<sup>m</sup> 15<sup>s</sup> zeigte beob. <math>\odot = 36^{\circ}50'</math> Wind u. Wetter <i>und Seegang</i> wie vorher Mittags, beob. <math>\odot = 58^{\circ}6' S</math>.</p> <p>Hielten Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 7<sup>ten</sup> Aug. 13. Tage in See.</p>
<b>A</b>	4 4	SSW¼W WSW	Westl. NW	¼ <sup>str</sup>	"	Süd SW¼	8 7	
<b>E</b>	8	WzN	Nördl.	0	"	WzS	10	
<b>Z</b>	8	WzN	Nördl. bis NNO	0	"	WzS	11	
<b>M</b>	8	WzN	NO	0	"	WzS	15	
<b>V</b>	8	WzN	Östl.	0	"	WzS	16	

Der General Cours ist:

SWzW

die Distance 71 See Meilen

Abgef. Breite	48°44' Nord	Abgef. Länge	6°2' W
Veränd. Breite	39' Süd	Veränd. Länge	1°20' West
Gemuthm. Breite	48°5' Nord	Bekom. Länge	7°28' W
Observ. Breite	48°3' Nord	Observ. Länge	7°21' W

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	WzN	Östl.	0	2 <sup>str</sup> W	WzS	14	<p>Leichte Briese mit N.Wl. Deunung (<i>Dünung</i><sup>5)</sup>), führten sämtliche Raasegel. Luft deisig. Luft <i>abwechselnd klar oder nebelich mit feinem Regen</i> NWestl. Dünung. Wie vorher 7<sup>n</sup> setzten Schrägsegel. <i>Besahn, Bramstagssegel und Außenklüver, mitunter für kurze Zeit aufklarend.</i> Luft abwechselnd neblig und abklarend mit anhaltendem feinen Regen, Wind bis zur frischen Kühle zunehmend. Wie vorher. <i>Briese abwechselnd leicht und frische Luft und Wetter wie vorher, führten sämtliche Segel.</i> Desgl. <i>Briese auffrischend, mitunter Briese sehr flau.</i></p> <p>Desgl. Später Briese abnehmend flau Kühle. 12° beob. <math>\odot = 58^{\circ}17' S</math>.</p> <p>Hielten Pumpen lenz Mittags, d. 8<sup>ten</sup> Aug. 14 Tage in See</p>
<b>A</b>	8	WzN	Östl. bis ONO	0	"	WzS	16	
<b>E</b>	8	WzN	bis NO	0	"	WzS	20	
<b>Z</b>	8	WzN	bis NNO	0	"	WzS	20	
<b>M</b>	8	WzN	NzO	0	"	WzS	20	
<b>V</b>	8	West	Nord	0	"	WSW	14	

Der General Cours ist:

WSW½W

die Distance 100 See Meilen

Abgef. Breite	48°3' Nord	Abgef. Länge	7°21' West
Veränd. Breite	25' Süd	Veränd. Länge	2°32' West
Gemuthm. Breite	47°38' Nord	Bekom. Länge	9°53' West
Observ. Breite	47°36' Nord	Observ. Länge	

1873  
Mon.  
Aug.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch und. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	WSW	NW	½ <sup>str</sup>	2 <sup>str</sup> W	SW½S	16	<p>Leichte Briese mit NW. Dünung, führten alle Segel. Luft abwechselnd klar oder bezogen. Wind und Wetter wie vorher. Wind abnehmend gegen Ende auffrischend. Mäßige Briese mit Regenluft, ab u. an Regenschauer, Briese stoßweise zunehmend, steife Briese bargen d. leichten Segel u. den Besahn. Harter Wind mit schauriger Luft und hohen N.W. Seegang, nahmen Seewasser an Bord. Wind abnehmend setzten Besahn. See noch immer hoch und wild <i>aus Nordwesten</i>. Um 20<sup>u</sup> 2<sup>m</sup> 59<sup>s</sup> m. Ortz.; als d. Chron. 7<sup>u</sup> 32<sup>m</sup> 39<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 31^{\circ} 21'</math> Mäßige Briese mit abnehmender See Mittags beob. <math>\odot = 59^{\circ} 4' S</math>. Hielten Pumpen lenz.  Mittags, d. 9<sup>ten</sup> August 15 Tage in See</p>
<b>A</b>	8	WzS	NNW	½ <sup>str</sup>	"	SW½W	10	
<b>E</b>	8	West	NzO	0	"	SWzW¾W	30,5	
<b>Z</b>	8	West	NzO	0	"	SWzW¾W	33,5	
<b>M</b>	8	WzN	Nördl	0	"	WSW¾W	22	
<b>V</b>	8	West	NNW	¼	"	SWzW½W	18	

Der General Cours ist:

SWzW¼W

die Distance 123 See Meilen

Abgef. Breite	47°36' Nord	Abgef. Länge	9°53' West
Veränd. Breite	59' Süd	Veränd. Länge	2°42' West
Gemuthm. Breite	46°37' Nord	Bekom. Länge	12°35' West
Observ. Breite	46°31' Nord	Observ. Länge	12°33' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	WzN	Nördl	¼ <sup>str</sup>	2¼ <sup>str</sup> West	WSW½W	15	<p>Mäßige Briese mit bewölkter Luft und unruhiger See, führten alle Segel. Wind Westl. laufend, Luft und Wetter wie vorher Wind veränderlich, Luft bewölkt hohe Dünung aus West. Wind abnehmend.  Stille mit bewölkter Luft und Westl. Dünung später leichte Briese.  Leichte zunehmende Briese mit bewölkter Luft u. Westl. Dünung. 8<sup>u</sup> wendeten Um 20<sup>u</sup> 9<sup>m</sup> 20<sup>s</sup> m. Ortz. als d. Chron. 7<sup>u</sup> 49<sup>m</sup> 9<sup>s</sup>. zeigte beob. <math>\odot = 32^{\circ} 33'</math> Mäßige Briese mit bewölkter Luft Mittags beob. <math>\odot = 59^{\circ} 2' S</math>  Hielten d. Pumpen lenz. Mittags, d. 10<sup>ten</sup> Aug. 16 Tage in See.</p>
<b>A</b>	2 2 4	West SWzW SSW½W	Nördl bis Westl	¼ <sup>str</sup>	"	SWzW½W SSW½W Süd	4 3 8	
<b>E</b>	4 4	SWzW SWzS	WNW Westl.	¼ <sup>str</sup>	"	SSW½W S½W	5 4	
<b>Z</b>	6 2	Stille, SWzW	Schiff WestNW.	machte ¼ <sup>str</sup>	keinen "	Fortgang SSW½W	2,0	
<b>M</b>	8	SWzS	Westl	¼ <sup>str</sup>	"	S½W	11	
<b>V</b>	8	NzW½W	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	NW¾N	20	

Der General Cours ist:

SSW¼W

die Distance 49 See Meilen

Abgef. Breite	46°31' Nord	Abgef. Länge	12°33' West
Veränd. Breite	22' Süd	Veränd. Länge	1°1' West
Gemuthm. Breite	46°9' Nord	Bekom. Länge	13°34' West
Observ. Breite	46°15' Nord	Observ. Länge	13°33' West

1873  
Mon.  
Aug.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	NzW¼W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	2¼ <sup>str</sup> West	NW¾N	20	Mäßige Briese mit bezogener Luft und bewegter See, führten sämtliche Segel 4 Uhr wendeten, Briese abnehmend, Wetter wie vorher  Leichte Briese, bewölkte Luft  Wie vorher  Desgl.  Desgl.
<b>A</b>	8	SW	WNW	¼ <sup>str</sup>	“	SzW½W	16	
<b>E</b>	8	SWzW	WNW	¼ <sup>str</sup>	“	SSW½W	12	
<b>Z</b>	8	SWzW	WNW	¼ <sup>str</sup>	“	SSW½W	12	
<b>M</b>	8	SWzW	WNW	¼ <sup>str</sup>	“	SSW½W	10	
<b>V</b>	8	SSW½W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	Süd	10	

Der General Cours ist:

SW½S

Mittags beob.  $\odot = 59^{\circ}19' S$   
Hielten Pumpen lenz.

die Distance 51 See Meilen

Mittags, den 11<sup>ten</sup> Aug  
17 Tage in See

Abgef. Breite	46°15' Nord	Abgef. Länge	13°33' West
Veränd. Breite	39' Süd	Veränd. Länge	47' West
Gemuthm. Breite	45° 36' Nord	Bekom. Länge	14°20' West
Observ. Breite	45°41' Nord	Observ. Länge	_____

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SWzW	WNWl.	¼ <sup>str</sup>	2¼ <sup>str</sup> W	SSW½W	16	Mäßige Briese mit stark bewölkter Luft und bewegter See, führten d. dienl. Segel Wie vorher Abnehmende Briese, Luft und See wie vorher, wendeten 10 Uhr Briese auffrischend sonst alles unverändert. Mäßige Briese, bewölkte Luft und unruhige See.  Um 20 <sup>u</sup> 3 <sup>m</sup> 59 <sup>s</sup> vm. Ortsz. als d. Chron. 7 <sup>u</sup> 47 <sup>m</sup> 19 <sup>s</sup> zeigte beob. $\odot = 31^{\circ}15'$ Luft u. Wetter wie vorher Mittags beob. $\odot = 58^{\circ}49' S$ .
<b>A</b>	8	West	NNWl.	¼ <sup>str</sup>	“	SWzW½W	18	
<b>E</b>	4 4	SSW½W NW	Westl. WSW	¼ <sup>str</sup>	“	Süd WNW	11	
<b>Z</b>	8	NzW½W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	NW½N	15	
<b>M</b>	8	NzW½W	Westl.	¼ <sup>str</sup>	“	NW½N	18	
<b>V</b>	8	Nord	WNW	¼ <sup>str</sup>	“	NNW	16	

Der General Cours ist:

WNW½W

Hielten Pumpen lenz.  
Mittags, d 12<sup>ten</sup> August  
18 Tage in See

die Distance 58 See Meilen

Abgef. Breite	45°41' Nord	Abgef. Länge	14°20' West
Veränd. Breite	11' Nord	Veränd. Länge	1°20' West
Gemuthm. Breite	45°52' Nord	Bekom. Länge	15°40' West
Observ. Breite	45°33' Nord	Observ. Länge	15°40' West

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	N½W	WNW	½ <sup>str</sup>	2½ <sup>str</sup> W	NNW½W	14	<p>Leichte Briese, mit stark bewölkter Luft und hohe Westl. Deinung, führten alle Segel Wie vorher <i>Luft, Wind u. See wie vorher von feinem Regen begleitet.</i> Nach fortgesetzten Beobachtungen über den Leck des Schiffes ergibt sich, daß das Schiff täglich so viel Wasser macht, daß unsere sehr guten doppelten Pumpen circ. 600 Schläge <i>täglich</i> thun müssen bevor die Pumpen lenz sind. Abnehmende Briese, feiner Regen. Flau, später mitunter leichter NÖI Zug hohe Westl. Deinung Desgl. Luft abklarend. Mittags beob. ☉ = 57°39' S. Hielten Pumpen lenz</p>
<b>A</b>	8	N½W	WNW	½ <sup>str</sup>	"	NNW½W	14	
<b>E</b>	8	N½W	WNW	½ <sup>str</sup>	"	NNW½W	14	
<b>Z</b>	8	N½W	WNW	½ <sup>str</sup>	"	NNW½W	11	
<b>M</b>	2	N½W Stille,	WNW Schiff	½ <sup>str</sup> macht	keinen	NNW½W	1	
<b>V</b>			Fortgang					

Der General Cours ist:

NNW½W

die Distance 54 See Meilen

Abgef. Breite	45°53' N	Abgef. Länge	15°40' W
Veränd. Breite	48	Veränd. Länge	37' W
Gemuthm. Breite	46°41' N	Bekom. Länge	16°17' W
Observ. Breite	46°44' N	Observ. Länge	_____

Mitt. d. 13<sup>ten</sup> Aug  
19 Tage in See

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SzW½W	Westl.	½ <sup>str</sup>	2½ <sup>str</sup> W	SzO½O	13	<p>Leichte Briese mit leicht bewölkter Luft und Westl. Seegang, führten alle Segel. <i>Lebhafte Briese mit stark bewölkter Luft westl. See</i> Wie vorher. Wendeten 6 Uhr Wie vorher Frische Briese, sonst wie vorher <i>Briese etwas abnehmend sonst wie vorher.</i> Desgl. Um 20<sup>u</sup> 29<sup>m</sup> 32<sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chron. 8<sup>u</sup> 17<sup>m</sup> 25<sup>s</sup> anzeigte Beob. ☉ = 34°36' Länge 16°42' W Luft u. Wetter wie vorher</p>
<b>A</b>	4 4	SzW½W NzW	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	SzO½O NWzN	12	
<b>E</b>	8	NzW	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	NWzN	14	
<b>Z</b>	8	N½W	WNW	½ <sup>str</sup>	"	NNW½	24	
<b>M</b>	8	NzW	WNW	½ <sup>str</sup>	"	NWzN	16	
<b>V</b>	8	NNW½W	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	NW½W	18	

Der General Cours ist:

NW½N

die Distance 68 See Meilen

Abgef. Breite	46°41' Nord	Abgef. Länge	16°17' West
Veränd. Breite	47' Nord	Veränd. Länge	57' West
Gemuthm. Breite	47°28' Nord	Bekom. Länge	17°14' West
Observ. Breite	47°29' Nord	Observ. Länge	17°0' West

Mittags, beob. ☉ = 56°36' S.  
Hielten Pumpen lenz

Mittags, d. 14<sup>ten</sup> Aug.  
20 Tage in See

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach den Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	NWzW	SWestl	½ <sup>str</sup>	2½ <sup>str</sup> W	WzN	16	<p>Mäßige Briese mit stark bewölckter Luft und hoher Westl. See, hatten die leichten Segel fest Schiff stampfte schwer. Wie vorher Frische Briese mit bezogener Luft u. hoher Westl. See, wozu das Schiff fest stampfte. Machten Gr. Brammsegel<sup>6)</sup> fest heftiger Regen von 12<sup>u</sup> – 2 Uhr sonst alles wie vorher. <i>Ende der Wache abnehmender Wind mit f[einem] Regen.</i> 5 Uhr Wind umlaufend, wendeten. Anfangs bezogene Luft mit feinem Regen, später abklarend, setzten große Bramsegel. Leichte Briese mit hoher <i>westlicher</i> See, <i>abklarender Luft.</i></p>
<b>A</b>	8	NWzW	SWestl.	½ <sup>str</sup>	“	WzN	16	
<b>E</b>	8	NWzW	SWestl.	½ <sup>str</sup>	“	WzN	20	
<b>Z</b>	8	NNW	Westl.	½ <sup>str</sup>	“	NW	13,5	
<b>M</b>	2 6	NNW WSW	Westl. NW	½ <sup>str</sup>	“	NW SWzS	2,5 8	
<b>V</b>	8	SSW	Westl.	½ <sup>str</sup>	“	SzO	12	

Der General Cours ist:

West

die Distance 69 See Meilen

Abgef. Breite	47°29' N	Abgef. Länge	17°0' West
Veränd. Breite	3' N	Veränd. Länge	1°40' West
Gemuthm. Breite	47°32' N	Bekom. Länge	18°40' West
Observ. Breite	—	Observ. Länge	—

Hielten Pumpen lenz

Mittags d. 15<sup>ten</sup> Aug.  
21 Tage in See

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SSW	Westl.	½ <sup>str</sup>	2½ <sup>str</sup> W	SzO	12	<p>Mäßige Briese mit bewölckter Luft u. hoher Westl. See. Schiff stampft schwer, hatten d. leichten Segel fest. Desgl. wendeten 6 Uhr Frische Briese zunehmend zum harten stürmischen Wind machten Bramsegel fest u. refften Marssegel doppelt Schiff stampfte fest u. nahm viel Wasser über. Abnehmender Wind, 1<sup>u</sup> umlaufend nördl. halsten. 2<sup>u</sup> setzten Gr. Marssegel voll. Mäßige Briese mit klarer Luft u. hoher See Hatten d. dienlichen Segel Um 8<sup>u</sup> 34<sup>m</sup> 22<sup>s</sup> Vm. m. Ortsz. als d. Chron. 8<sup>u</sup> 32<sup>m</sup> 57<sup>s</sup> –Vm. zeigte beob. ☉ = 34°55. Länge 19°25' West Mittags beob. ☉ = 56°5' Süd Hielten Pumpen lenz. Mittags, d. 16<sup>ten</sup> Aug. 22 Tage in See</p>
<b>A</b>	4 4	SSW NNW	Westl.	½ <sup>str</sup>	“	SzO NW	14	
<b>E</b>	8	NzW	Westl	½ <sup>str</sup>	“	NWzN	20	
<b>Z</b>	2 6	N½O WzS	WNW Nördl	½ <sup>str</sup>	“	NzW½W SW	6 8	
<b>M</b>	8	WzS	Nördl	½ <sup>str</sup>	“	SW	14	
<b>V</b>	8	WSW	NW.	½ <sup>str</sup>	“	SWzS	16	

Der General Cours ist:

WSW

die Distance 40 See Meilen

Abgef. Breite	47°32' Nord	Abgef. Länge	18°40' West
Veränd. Breite	15' Süd	Veränd. Länge	55' West
Gemuthm. Breite	47°27' Nord	Bekom. Länge	19°35' West
Observ. Breite	47°21' Nord	Observ. Länge	19°33' West

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SSW	Westl.	½ <sup>str</sup>	2½ <sup>str</sup> W	SzO	15,5	Leichte Briese mit klarer Luft und Westl. See führten die dienlichen Segel. Luft bewölkt, Briese und See abnehmend- Anfang still, später mäßige Briese. 11 Uhr wendeten. Auffrischende Briese mit stark bewölckter Luft und auflaufender See, hatten d. leichten Segel fest. Steife Briese, zunehmend. Hohe Westl. See. 8 <sup>u</sup> machten Gr. Bramsegel fest. Fester stürmischer Wind mit stark bewölckter Luft. Refften die Marssegel doppelt. See hoch und wild <i>aus West</i> das Schiff arbeitete schwer und nahm Seewasser über
<b>A</b>	8	SSW	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	SzO	8,5	
<b>E</b>	4 2 2	Stille, S½O NW	Schiff WSW	machte 0 ½ <sup>str</sup>	keinen " "	Fortgang SOzS WNW	3 4	
<b>Z</b>	8	NW	WSW	½ <sup>str</sup>	"	WNWE	17	
<b>M</b>	8	NNW	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	NW	22	
<b>V</b>	8	NNW	Westl.	½ <sup>str</sup>	"	NW	20	

Der General Cours ist: WNW½W

die Distance 45 See Meilen

Abgef. Breite	47°21' Nord	Abgef. Länge	19°33' West
Veränd. Breite	13' Nord	Veränd. Länge	1°17' West
Gemuthm. Breite	47°34' Nord	Bekom. Länge	20°50' West
Observ. Breite	_____	Observ. Länge	_____

Hielten Pumpen lenz.

Mittags, d. 17<sup>ten</sup> August.  
23 Tage in See

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	NzO¼O	NW	½ <sup>str</sup>	2¾ <sup>str</sup> W	NzW	16	Harter stürmischer Wind mit bewölckter Luft. D. Schiff arbeitete hart in der hoh. Westl. See. Nahmen Seewasser über. Hatten d. leichten u. Bramsegel fest. Marssegel doppelt gerefft. Wie vorher Desgl. Wind etwas abnehmend, Luft und See wie vorher mitunter sehr schwere Böen Desgl. Abnehmender Wind, setzten Marssegel voll und <i>gr[oße]</i> Bramsegel.
<b>A</b>	8	WSW¼W	NW	½ <sup>str</sup>	"	SWzS	20	
<b>E</b>	8	W¾S	NNW	½ <sup>str</sup>	"	SW	20	
<b>Z</b>	8	W¾S	NNW	½ <sup>str</sup>	"	SW	19	
<b>M</b>	8	W¾S	NNW	½ <sup>str</sup>	"	SW	18	
<b>V</b>	8	W¼S	NNW	½ <sup>str</sup>	"	SW½W	18	

Der General Cours ist: SW¾W

die Distance 86 See Meilen

Abgef. Breite	47°34' Nord	Abgef. Länge	20°50' West
Veränd. Breite	52' Süd	Veränd. Länge	1°40' West
Gemuthm. Breite	46°42' Nord	Bekom. Länge	22°30' West
Observ. Breite	46°38' Nord	Observ. Länge	22°17' West

Mittags beob. ☉ = 56°10' Süd.  
Hielten Pumpen lenz.

Mittags, d. 18<sup>ten</sup> Aug.  
24 Tage in See

steuerten Nördl.

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		Missw. 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> <sup>st</sup> W. Hörten von heute an auf Logge zu führen, da dieses beim Ausüben des Fischfanges doch unmöglich ist. Wind Nördl., steuerten Westl					<p>Frische Briese mit hoher Nördl. See und bewölkter Luft, hatten die leichten Segel fest.</p> <p>Um 3<sup>u</sup> 6<sup>m</sup> 46<sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chron. 3<sup>u</sup> 12<sup>m</sup> 4<sup>s</sup> zeigte beob. <math>\odot = 39^{\circ}51'</math> giebt 22<sup>o</sup>38' Westl. Länge.</p> <p>Wie vorher, setzten die leichten Segel. Leichte Briese mit bewölkter Luft.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 44<sup>m</sup> 29<sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chron. 8<sup>u</sup> 1<sup>m</sup> 52<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 26^{\circ}33'</math> giebt Länge v. 24<sup>o</sup>10' W.</p> <p>Wind und Wetter unverändert, wendeten 8 Uhr</p> <p>Mittagsbeob. <math>\odot = 57^{\circ}2'</math> Süd</p> <p>Hielten Pumpen lenz.</p>
A	8		wie vorher					
E	8		Wind WNW steuerten SWestl					
Z	8		Wie vorher					
M	8		Desgl.					
V	8		Wind NW steuerten Nördl.					

Der General Cours ist:

Mittags, den 19<sup>ten</sup> Aug.  
25 Tage in See

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	45°28' Nord	Observ. Länge 24°11' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		Wind Westl. steuerten Nördl.					<p>Mäßige Briese mit bewölkter Luft und hoher N.Westl. See. Schiff stampfte hart. Briese auffrischend, nahmen die leichten Segel weg.</p> <p>Zunehmender Wind nahmen Gr. Bramsegel weg. Wendeten 12 Uhr.</p> <p>Mäßige Briese mit schaurig bewölkter Luft von feinem anhaltenden Regen begleitet. See fortwährend hoch und wild so daß das Schiff hart arbeitete.</p> <p>Wie vorher.</p> <p>Wie vorher, mit harten stürmischen Böen, refften Marssegel dicht. 10<sup>u</sup> harte Böe aus NW. mit starken Regen.</p> <p>Fockbaum brach in der Mitte nahmen d. Bruchstücke an Deck und setzten d. Fock wieder mit Halsen und Schoten nieder.</p> <p>Hielten Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, d. 20<sup>ten</sup> Aug.</p> <p>26 Tage in See.</p>
A	8		Wie vorher					
E	8		Wie vorher					
Z	8		Wind WNW steuerten SWestl					
M	8		Desgleichen					
V	8		Wind NWestl. steuerten Westl.					

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		<i>Missw. 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>str.</sup> W.</i> Wind N.West steuerten Nördl Wie vorher					Wind und See abnehmend, Luft bewölkt. <i>Leichter Seegang</i> aus NW.
A	8		6 <sup>h</sup> wendeten Wind Nördl. steuerten Westl.					Mäßige Briesse mit bewölkter Luft und unruhiger See. 6 <sup>h</sup> wendeten 7 <sup>u</sup> setzten die Marssegel voll.
E	8		Wind Nördl. steuerten Westl					Wetter unverändert, setzten Gr. Bramsegel.
Z	8		Desgleichen					Luft, Wind und Wetter wie vorher. Desgleichen, setzten die leichten Segel.
M	8		Wind N.Westl. steuerten S Westl					Um 20 <sup>u</sup> 8 <sup>m</sup> 56 <sup>s</sup> mittl. Ortszeit, als der Chron. 8 <sup>u</sup> 30 <sup>m</sup> 32 <sup>s</sup> zeigte, beob. $\odot = 30^{\circ}23'$ giebt Länge = 25 <sup>o</sup> 16' West.
V	8		Desgleichen					<i>Leichte Briesse mit theilweise bezogener Luft und bewegter See, führten alle Segel.</i> Mittags, beob. $\odot = 56^{\circ}57'$ Süd Hatten Tags über fortwährend 1 Mann im Vorbramtop auf den Ausguck.

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	44°51' Nord	Observ. Länge 25°17' West

Hielten Pumpen lenz.

Mittags, den 21<sup>ten</sup> Aug.  
27 Tage in See

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		<i>Missw. 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub><sup>str.</sup> W.</i> Wind Westl. bis SW steuerten Südl					Leichte Briesse mit bewölkter Luft und hoher Westl. Deining, führten alle Segel.
A	8		Wind SWl. steuerten NWestl					Leichte Briesse mit böiger Luft. 4 Uhr wendeten. <sup>7)</sup>
E	8		Wind umlaufend bis SO. steuerten WNW					Veränderlicher Wind mit starken Regenböen.
Z	8		Wind SO bis NNO steuerten WNW					Desgleichen, später abklarend.
M	8		Wind NNO steuerten WNW					Briesse leicht und abnehmend, Luft schaurig, <i>bewölkt</i> .
V	8		Stillte, das Schiff machte keinen Fortgang					Stillte, mitunter leiser veränderlicher Zug. Hatten fortwährend Tags einen Mann im Vortopp auf den Ausguck.

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Hielten Pumpen lenz.

Mittags, d. 22<sup>ten</sup> Aug.  
28 Tage auf See

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8		<i>Missw. 2<sup>3/4</sup> W</i> Wind NOI(ich). Steuerter WNW.					Leichte Briese mit leicht bewölkter Luft und Nördl. Deining. Führten sämtliche Segel. Wie vorher.  Wie vorher mit leichten Böen.  Desgleichen.  Desgl.  Um 20 <sup>u</sup> 5 <sup>m</sup> 40 <sup>s</sup> mittl. Ortsz. als d. Chronom. 8 <sup>u</sup> 36 <sup>m</sup> 42 <sup>s</sup> zeigte, beob. $\odot = 29^{\circ}42'$ giebt Länge v. 27 <sup>o</sup> 39' West. Mittags beob. $\odot = 57^{\circ}6'$ Süd.
<b>A</b>	8		Wind NNO steuerter WNW					
<b>E</b>	8		Wind NNO steuerter WNW					
<b>Z</b>	8		Wind Nördl. steuerter WzN.					
<b>M</b>			Desgleichen					
<b>V</b>			Wind NOI. steuerter WNW					

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	44°2' Nord	Observ. Länge 27°56' West

Hatten Tags über einen Mann auf d. Vorbramtop auf den Ausguck.  
Hielten Pumpen lenz.

Mittags, den 23<sup>ten</sup> Aug.  
29 Tage in See.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8		<i>Missw. 2<sup>3/4</sup> W</i> Wind Nostl. Steuerter W.z.S.					Flaue Kühle, mit hoher NWI. Deining führten d. dienlichen Segel. Wie vorher.  Stillte mit bewölkter Luft, hohe Deining aus N.W.  Wie vorher.  Desgl.  Desgl. Deining abnehmend, später leichte Briese
<b>A</b>	8		Wie vorher.					
<b>E</b>	8		Flau, Schiff machte keinen Fortgang.					
<b>Z</b>	8		Desgleichen					
<b>M</b>	8		Desgleichen					
<b>V</b>	4 4		Desgl Wind Südl. steuerter W.z.S					

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	43°39' Nord	Observ. Länge

Mitt. beob.  $\odot = 57^{\circ}8'$  Süd  
Hatten Tags über 1 Mann auf d. Ausguck.  
Hielten Pumpen lenz.

Mittags, d. 24<sup>ten</sup> Aug.  
30 Tage in See

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8		<i>Missw. 2<sup>3/4</sup> W</i> Wind SWl. steuerten WNW					Leichte Briese mit trüber bezogener Luft N.Westl. Deinung Wind veränderl. sowohl in Stärke u. Richtung mit anhaltenden starken Regen. Desgleichen, später abklarend. Wie vorher. Mäßige Briese mit schauriger Luft und Regenböen, während der Böen mußten wir oft die leichten Segel streichen. Um 20 <sup>u</sup> 7 <sup>m</sup> 36 <sup>s</sup> mittl. Ortsz. als d. Chron. 8 <sup>u</sup> 41 <sup>m</sup> 45 <sup>s</sup> zeigte beob. $\odot = 29^{\circ}50'$ giebt Länge 28 <sup>o</sup> 29' W. Mitt. beob. $\odot = 57^{\circ}19'$ S.  Hielten Pumpen lenz.  Hatten Tags über 1 Mann im Vortopp auf den Ausguck Mittags, d. 25 <sup>ten</sup> Aug. 31 Tage in See
<b>A</b>	8		Wie vorher mitunter ganz flau					
<b>E</b>	8		Desgl.					
<b>Z</b>	8		Wind Nördl. steuerten SW.					
<b>M</b>	8		Wie vorher					
<b>V</b>	8		Desgleichen					

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	43 <sup>o</sup> 7' Nord	Observ. Länge 28 <sup>o</sup> 31' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8		<i>Missw. 2<sup>3/4</sup> W</i> Wind NWl. Steuerten SW					Frische Briese mit böiger Luft, mitunter Regenböen. Hatten häufig die leichten Segel zu streichen. Wie vorher.  Mäßige Briese, klare Luft. Hin und wieder böig.  Desgl.  Um 20 <sup>u</sup> 13 <sup>m</sup> 22 <sup>s</sup> mittl. Ortsz. zeigte d. Chronom. 8 <sup>u</sup> 54 <sup>m</sup> 49 <sup>s</sup> und war der $\odot = 31^{\circ}9'$ giebt Länge = 30 <sup>o</sup> 20' W.  Mittags beob. $\odot = 59^{\circ}2'$ S.  Hatten Tags über 1 Mann im Vortopp auf den Luggaus Hielten Pumpen lenz. Mittags, d. 26 <sup>ten</sup> Aug. 32 Tage in See
<b>A</b>	8		Desgl.					
<b>E</b>	8		Desgl.					
<b>Z</b>	8		Wind Westl. steuerten SSW.					
<b>M</b>	8		Wind W.z.N. steuerten SWzS.					
<b>V</b>	8		Wind N.W. steuerten SWzW.					

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	41 <sup>o</sup> 3' Nord	Observ. Länge 30 <sup>o</sup> 34' West

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		Missw. 2½ <sup>str.</sup> W Wind Nördl. steuerten S½W					Leichte Briese bewölkte Luft und Westl. Deinung. Desgl. <i>Abnehmende Briese</i> Leichter Zug mit bewölkter Luft, Schiff machte wenig Fortgang  Wie vorher.  Leichte Briese mit leicht bewölkter Luft. Um 21 <sup>u</sup> 8 <sup>m</sup> 13 <sup>s</sup> m. Ortsz. als d. Chronom. 9 <sup>u</sup> 49 <sup>m</sup> 15 <sup>s</sup> zeigte. beob. ☉ = 41° 9' Länge = 30° 15' West. Leichte Briese mit leicht bewölkter Luft. <i>Abnehmende Deinung.</i> Mitt. beob. ☉ = 59° 45' Süd. Hatten Tags über 1 Mann im Bramtopp auf den Ausguck Hielten Pumpen lenz. Mittags, d. 27 <sup>ten</sup> August. 33 Tage in See
A	8		Wie vorher					
E	8		Desgleichen					
Z	8		Desgl. mitunter so flau daß das Schiff dem Steuer nicht gehorchte.					
M	8		Wind Nördl. steuerten SzO					
V	8		Desgleichen					

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	39° 59' Nord	Observ. Länge 30° 11' West

Mittags peilten Corvo WNW <sup>a</sup>/K circ. 45<sup>sm</sup> entfernt.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		Missw. 2½ <sup>str.</sup> W Wind NÖstl. Steuerten SzO					Leichte Briese mit bezogener Luft führten alle Segel. Wie vorher. Desgl. Stille, Schiff machte keinen Fortgang Desgl. Sahen ein Faß treiben, da daß Schiff still lag holten wir selbiges an Bord. Das Faß war sehr bewachsen und halb mit Wasser, halb mit Petroleum gefüllt. Machten Dampf auf. 9¼ <sup>u</sup> ließen Maschine arbeiten, machten Raasegel fest. Hatten Tags über 1 Mann im Bramtopp auf den Ausguck. Mitt. beob. ☉ = 59° 59' S. Hielten Pumpen lenz.  Mittags, d. 28 <sup>ten</sup> August 34 Tage in See.
A	8		Desgleichen					
E	8		Desgl.					
Z	8		Schiff machte keinen Fortgang Schiff steuerte nicht.					
M	8		steuerte nicht. Desgl.					
V	2 2		Desgl. Dampften, steuerten, <i>hatten keine Segel bei SzO</i>					

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	39° 24' N	Observ. Länge 29° 21' West

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch u. Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8							<p>Stillten, förderten unsere Reise mit Dampf. 1<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> sahen Insel Fayal. Da wir unsere Mannschaft sowie unseren Kohlenvorrath hier vervollständigen zu gedenken, steuerten wir nach Fayal. 10<sup>h</sup> Abends stoppten Maschine und ließen Schiff treiben um den Tag abzuwarten. <i>Hielten Dampf.</i></p> <p>Morgen 4<sup>1/2</sup><sup>h</sup> ließen Maschine arbeiten u. steuerten längs d. Küste. 7<sup>h</sup> erreichen die Rhede d. Stadt Fayal, ankerten nach den Anweisungen eines längseits gekommenen Lootsen. Ritten vor 45 Faden Kette 8<sup>u</sup> kam der Doctor an Bord. Hielten Pumpen lenz. <i>(Freitag, d. 29<sup>ten</sup> Aug)<sup>8)</sup></i></p>
A	8							
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Bekamen, weil wir keinen Gesundheitspaß hatten 3 Tage Quarantaine. Nehmen frisches Fleisch und Kartoffeln sowie etwas Frucht für d. Mannschaft über. Beschäftigten Mannschaft mit Lüften und Reinigen ihrer Kleidungsstücke sowie ihrer Räume. Hielten Pumpen lenz. Hatten 2 Customehauses Officiers an Bord, hielten gut Ankerwache.</p> <p>Beschäftigten Mannschaft mit nützlichen und notwendigen Arbeiten u. hielten Pumpen lenz. <i>Nachts</i> hielten gut Ankerwache, <i>und hingen Ankerlaterne aus.</i> Hatten 2 Officiere an Bord.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Aug

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von nach Fayal

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Sonntag, d. 31 <sup>ten</sup> Aug. Luft leicht bewölkt, Wind. <i>Frische südl. Briese</i>						<p>Feierten Sonntag, hielten Pumpen lenz. Hatten 2. Cust. Haus Offic. an Bord. Machten Verschläge fertig, um Kohlen und Kartoffeln zu laden, bekommen das nöthige Holz vom Land. Quarantaine aufgehoben. Hielten Pumpen lenz, hatten 2 Cust. Haus. Offic. an Bord. Hielten gute Ankerwache. Pumpen lenz</p> <p>Nahmen 25 Tonen Kohlen über, hatten Tags über 1, Nachts 2 Cust. H. Officiere an Bord, Nachts hielten gute Ankerwache. Pumpen lenz.</p> <p>Mittw. d. 3<sup>ten</sup> Sept. Unveränderliche Briese mit schauriger Luft und Regenschauern.</p> <p>Nahmen 56 Hühner und 12 Schweine<sup>9)</sup> an Bord. Cust. H. Offic. an Bord wie gestern. Hielten gute Ankerwache Pumpen lenz.</p>
A		Mont., d. 1. Sept.						
E		Luft leicht bewölkt, später bezogen mit starken Regen, Wind veränderlich sowohl in Stärke als Richtung, <i>abends schaurige Luft</i>						
Z		Dienst., d. 2 <sup>ten</sup> September						
M		Wind und Luft unveränderlich; teils schön, teils schaurig						
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Donnerst. d. 4 September						<p>Leichte Südl. Briese mit bewölkter Luft mit Regenschauern. C. H. Offic. Wie vorher, hielten gute Ankerwache, Pumpen lenz.</p> <p>Luft bewölkt, Briese leicht und veränderlich. Nahmen Kartoffeln, Eier, Zwiebeln und sonstigen Proviant an Bord. Nachts hielten gute Ankerwache. C. H. Officiere an Bord wie vorher. Pumpen lenz.</p>
A								
E		Feitag, d. 5 <sup>ten</sup> Sptember.						
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Sept

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Fayal nach Flores

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Sonnabend, d. 6 <sup>ten</sup> Sept						<p>Machten Alles klar zur See. Nachmittags machten Dampf auf. Bekamen 5 Mann an Bord.</p> <p>5½ Uhr lichteten Anker, 5¾<sup>u</sup> ließen Maschine angehen und dampften nach See. 7<sup>u</sup> setzten NW. Cours nach Flores um noch mehr Mannschaft zu bekommen, da in Fayal keine mehr zu bekommen waren. 8<sup>u</sup> Abend setzten Segel bei leichter SO Briesse, 8½<sup>u</sup> ließen Maschine stehen, hielten Dampf. 10<sup>u</sup> Stille, nahmen Segel weg und ließen Maschine arbeiten. 1½<sup>u</sup> frische Südl. Briesse mit bewölkter Luft, setzten alle Segel, und stoppten Maschine, Morgens und V.M. leichte Südl. Briesse mit deisiger Luft, hielten Dampf. Pumpen lenz. Mittags, d. 7<sup>ten</sup> September</p>
A		Missw. 2½ <sup>str</sup> W.						
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	6 2	Steuerten SNW ( <i>falsche Angabe! Vermutlich: NW</i> ) Steuerten Nord.						<p>Leichte Südl. Briesse mit deisiger Luft, führten die dienlichen Segel, hielten Dampf. 3<sup>u</sup> bekamen Insel Flores in Sicht Nord<sup>a</sup>/K</p> <p>Wind theils leicht, theils frisch aus SO. Hielten Dampf, <i>ließen Schiff treiben</i>.</p> <p>Desgleichen</p> <p>12 Uhr hielten gehen, da wir uns während der Nacht d. Küste nicht nähern wollten. 4<sup>u</sup> hielten näher nach Land und hielten gehen. 7 Uhr kam ein Boot von Land und sah die Papiere nach. Gebraucht[en] mitunter die Maschine. 8<sup>u</sup> sandten ein Boot an Land, selbiges kam um 12 Uhr wieder an Bord.<sup>10)</sup></p> <p>Mitt. d. 8<sup>ten</sup> Sept. Pumpen lenz.</p>
A	8	Steuerten Nord.						
E	8	Steuerten Nord <i>Wind SO</i>						
Z	8	Hielten mit Schiff gehen <i>Ließen Schiff treiben</i>						
M		Steuerten nach Land, und als wir nahe genug waren, hielten gehen						
V		Hielten gehen <i>Ließen Schiff treiben</i>						

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Sept

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Rhede von Flores

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Montag, d. 8 <sup>ten</sup> September						<p>Da wir sahen, daß wir hier längeren Aufenthalt haben würden, nahmen wir einen Lootsen und dampften nach einen Ankerplatz wo wir auf 30 Faden Grund ankerten, ritten vor 70 Faden Kette. Nachts hielten gute Ankerwache, hatten 1 Cust. H. Offic. an Bord Pumpen lenz.</p> <p>Holten Wasser von Land, füllten die leeren Tangs und nahmen noch 5 Fässer voll an Deck. Nachts hielten gute Ankerwache, hatten 1 C. H. Offic. an Bord Pumpen lenz.</p>
A								
E								
Z								
M		Dienstag, den 9 <sup>ten</sup> September						
V		Stille mit klarer Luft und schlichter See						

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Mittw., d. 10 <sup>ten</sup> September						<p>Machten Alles fertig zum Segeln. 1<sup>u</sup> Mittags hatten Anker gelichtet, und verließ uns der Custom Houses Offic. Sandten 2 Boote an Land, holten von den Klippen 15 Mann an Bord, heißen Boote, <i>und befestigten dieselben</i> und treten unsere Reise unter vollen Dampf an.</p> <p>Pumpen lenz.</p>
A								
E								
Z								
M		<i>leichte Östl. Briese mit klarer Luft und schlichter See</i>						
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Sept

Missw. = 2¼<sup>str</sup>W

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Flores nach den Cap. Verd. Inseln

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		Steuerten Süd. Leichte Westl. Briese mit klarer Luft					Stoppten Maschine und ließen die Feuer ausgehen, führten d. dienlichen Segel. Leichte Briese mit leicht bewölkter Luft, und schlichter See. Mäßige Briese, Luft und See wie vorher Frische Briese mit bewölkter Luft und bewegter See Desgleichen Desgl. Wind u. Wetter. Lugten Tags über von den Toppen scharf nach Fischen aus. Um 20 <sup>u</sup> 4 <sup>m</sup> 52 <sup>s</sup> als d. Chron. 8 <sup>u</sup> 42 <sup>m</sup> 42 <sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 27°42′ Länge = 29°45′ W Mitt beob. ☉ = 56°56′ Süd Pumpen lenz
A			Steuerten Süd Leichte Westl. Briese					
E			Steuerten Süd. Wind Westl.					
Z			Desgleichen					
M			Desgl.					
V			Desgl.					

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	37°17′ Nord	Observ. Länge 29°32′ West

Mittags, den 11<sup>ten</sup> September  
1 Tag in See von Flores  
48 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8		Steuerten Süd Wind Westl.					Leichte Briese mit bewölkter Luft und bewegter See, führten alle Segel Frische Briese mit böiger Luft und bewegter See 5 u. 7 <sup>u</sup> hatten schwere von starken Regen begleitete Böen, nahmen die leichten Segel, sowie Bramsegel u. Besahn weg. <i>Mäßige Briese mit schauriger Luft.</i> Abend leichte Briese setzten 10 <sup>u</sup> Brammsegel. Mäßige Briese mit klarer Luft und unruhiger See. <i>Setzten Stagsegel bei.</i> Auffrischende Briese mit bewölkter Luft. Steife Briese mit bewölkter Luft. Um 19 <sup>u</sup> 42 <sup>m</sup> 56 <sup>s</sup> m. Ortz. als d. Chron. 8 <sup>u</sup> 16 <sup>m</sup> 32 <sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 23°48′ Länge = 28°43′ W. Mitt. beob. = 58°52′ S. Lugten Tags über von den Toppen scharf nach Fischen aus. Pumpen lenz.
A	8		Desgleichen					
E	6 2		Steuerten Süd Steuerten S.z.W. } Wind N.W.					
Z	8		Steuerten S.z.W. Wind Nördl.					
M	8		Steuerten S.z.W. Wind NÖstl.					
V	8		Steuerten S.z.W. Wind O.N.O					

Missw. = 2¼<sup>str</sup> W

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	34°58′ Nord	Observ. Länge 28°34′ West

Mittags, den 12<sup>ten</sup> September  
2 Tage in See  
49 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Sept

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Flores nach den Cap. Verd. Inseln

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Tags über steife Briese aus ONO, bewölkter Luft und unruhiger See führten sämtliche Segel. Steuerten Sz.W.</p> <p>Nachts Desgl. Hielten Tags über <i>mit 2 Mann</i> scharfen Ausguck aus den Toppen. Hielten Pumpen lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 42<sup>m</sup> 54<sup>s</sup> mittl. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 10<sup>m</sup> 2<sup>s</sup> zeigte, beobachteten <math>\odot = 23^{\circ} 24'</math> Länge 28<sup>o</sup> 10' West</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	32°7' Nord	Observ. Länge 28°3' West

Mitt. beob.  $\odot = 61^{\circ} 20'$  Süd  
Br. 32°7' N u. 28°3' W.  
Mittags, den 13 September  
3 Tage in See,  
50 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	6 2							<p>Steife Briese aus ONO mit bewölkter Luft und unruhiger See. Nachts desgleichen, führten sämtliche Segel, steuerten S.z.W. Morgens 4 – 8<sup>u</sup> Wind Östlich laufend, Wetter wie vorher. 8<sup>u</sup> OzS führten sämtliche Segel. Lugten Tags über von den Toppen (<i>Vor- und Großtop</i>) scharf nach Fischen aus. Hielten Pumpen lenz. Um 20<sup>u</sup> 0<sup>m</sup> 16<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 30<sup>m</sup> 19<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 28^{\circ} 24'</math> Länge = 27° 51' W. Mitt. beob. <math>\odot = 63^{\circ} 47'</math> Süd N.Br. 29°17' W L. = 27°46'</p>
A	8							
E	8							
Z	8							
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	29°17' Nord	Observ. Länge 27°46' West

Mittags, den 14<sup>ten</sup> September  
4 Tage in See  
51 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Sept

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Flores nach den Cap. Verd. Inseln

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Wind <i>in diesem Etmal</i> böig und veränderlich, durchschnittlich steif aus S.Olich. Richtung 8<sup>u</sup> Abends machten die leichten Segel sowie Vorbrammsegel fest. Steuerten Südl.</p> <p>Nachts desgl. Fanden, daß das Schiff mehr Wasser machte. <i>Ca. 800 Schläge im Etmal gegen früher 600.</i></p> <p>Lugten Tags über von den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen lenz. Um 20<sup>u</sup> 24<sup>m</sup> 14<sup>s</sup> m. Ortszeit als der Chron. 8<sup>u</sup> 53<sup>m</sup> 53<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 33^{\circ}58'</math> Länge = 27<sup>o</sup>47' W Mitt. beob. <math>\odot = 65^{\circ}59'</math> Süd' N. Br. = 26<sup>o</sup>54' W.L. 27<sup>o</sup>42</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	26°54' Nord	Observ. Länge 27°42' West

Mittags, den 15<sup>ten</sup> Sept.  
5 Tage in See  
52 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	6 2							<p>Frische Briese aus ONO mit bewölkter Luft und unruhiger See, führten sämtliche Segel. Steuerten Süd. Nachts desgl. Lugten von den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen lenz. Um 20<sup>u</sup> 6<sup>m</sup> 40<sup>s</sup> m. Ortszeit als der Chron. 8<sup>u</sup> 32<sup>m</sup> 43<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 30^{\circ}38'</math> Länge 26°54' West Mittags, beob. <math>\odot = 67^{\circ}44'</math> S' N.Br. = 24<sup>o</sup>34' W.L. = 26<sup>o</sup>43' W.</p> <p>Mittags, den 16<sup>ten</sup> September 6 Tage in See 53 Tage von Hamburg</p>
A	8							
E	8							
Z	8							
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	24°34' Nord	Observ. Länge 26°43' West

1873  
Mon.  
Sept.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Flores nach den Cap. Verd. Inseln

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Dieß Etmal hindurch steife Briese mit schauriger Luft, hin und wieder Böen von Regen begleitet. Hatten V. Br. Segel und die leichten Segel fest. Die Böen fielen mitunter so schwer ein, daß wir genötigt wurden während der Dauer derselben Gr. Br. Segel zu streichen. Wind Östl. steuerten Süd. Lugten Tags über von den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen lenz. Um 20 <sup>u</sup> 7 <sup>m</sup> 30 <sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8 <sup>u</sup> 27 <sup>m</sup> 38 <sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 31°11' Länge = 25°31' W. Mitt. beob. ☉ = 69° 42' Süd N.Br. 22°13' N. W.L. = 25°12'
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	22°13' Nord	Observ. Länge 25°12' West

Mittags, den 17<sup>ten</sup> September.  
7 Tage in See  
54 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Steife Briese zunehmend, gegen Abend harter, stürmischer Wind, machten nach und nach alle Segel bis auf dichtgereifte Marssegel, Untersegel u. V. St. Stagegel fest. Sehr stürmische See, nahmen viel Seewasser über. Wind und See aus ONO. Gegen Morgen nahmen eine Sturzsee über an Steuerbord welche die Cajüte mit Wasser füllte. Vormitt. Wind abnehmend bis zu einer steifen Briese, setzten Marssegel voll Gr. Klüver und Gr. Bramsegel. Steuerten Süd. Lugten Tags über mit 2 Mann scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen lenz
A								
E								
Z								
M								
V								

Morgens nahmen Sturzsee über welche die Cajüte mit Wasser füllte.

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	19°44' Nord	Observ. Länge 23°42' West

Mittags, den 18<sup>ten</sup> September  
8 Tage in See  
55 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Sept.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Flores nach den Cap Verd. Inseln

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Dieß Etmal hindurch steife Briese aus ONO mit hoher Östl. See und schauriger und böiger Luft, hatten V. Br. Segel und leichte Segel fest. Steuernten Süd. Lugten von den Toppen aus scharf nach Fischen aus u. hielten Pumpen lenz. Um 20<sup>u</sup> 42<sup>m</sup> 47<sup>s</sup> m. Ortszeit als der Chron. 8<sup>u</sup> 48<sup>m</sup> 29<sup>s</sup> zeigte beob. <math>\odot = 38^{\circ}52'</math> Länge = 23<sup>o</sup>27' W. Mitt. beob. <math>\odot = 74^{\circ}14'</math> Süd N. Br. = 16<sup>o</sup>54' W.L. = 23<sup>o</sup>28' W</p> <p>Mittags, den 19<sup>ten</sup> September 9 Tage in See 56 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	
Observ. Breite	16°54' Nord	Observ. Länge	23°28' W

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Steife Briese aus ONO mit hoher Östl. See und böiger Luft, nahmen viel Seewasser über, hatten V. Br. Segel und leichte Segel fest, steuernten Süd. Nachmittags 5 Uhr sahen St. Nikolaus WNW <sup>a</sup>/K. Hatten dann harte Böen mit starken Regen und dicker Luft. Lagen bei unter dichtgerefften Marssegel, Vock und V. St. Stagesegel. Nachts abklarend mit mäßiger Briese und abnehmender See setzten die dienlichen Segel. Vorm. 10<sup>u</sup> sahen St. Jago Süd <sup>a</sup>/K. Steuernten Süd. Lugten Tags über scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 20<sup>ten</sup> September. 10 Tage in See 57 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	
Observ. Breite	15°36' Nord	Observ. Länge	23°30' West

1873  
Mon.  
Sept..

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Flores nach den Cap Verd. Inseln

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten Nachts und Morgens leichte Südl. Briese bei klarer Luft						<p>Nachmittags und Abends steuerten auf und längst der Küste von St. Jago. Wind Südl. laufend. Nachts hielten gehen. Vormittags machten Dampf auf und steuerten auf Porto Praya, erreichten denselben gegen 10<sup>u</sup> Vm. Setzten ein Boot aus und schickten dießes ans Land um zu sehen ob Bootssteuerer oder Fischer Officiere zu bekommen seien. Hielten mit Schiff gehen, <i>hatten Dampf</i>, gebrauchten ab und an die Maschine.</p>
A		V. Mittags, Briese frisch						
E								
Z								
M		Abends Boot an Bord						
V								

Der General Cours ist:

Mittags, den 21<sup>ten</sup> Sept.  
11 Tage in See  
58 Tage von Hamburg

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nahmen 2 Höhen um den Chron. zu prüfen und erhielten folgendes Resultat						<p>Abends Boot an Bord. Nachts leichter Zug mit trüber Luft. Gegen Tagwerden auffrischend NÖstl. Hielten unter Dampf und Segel auf den Hafen zu. Sandten, sobald wir in der Nähe waren, ein Boot an Land. Die Brandung lief hoch und wild sodaß wir nur mit Mühe daß Boot hindurch bringen konnten, wobei wir mehrmals durch die Brandung auf und gegen die Klippen geschleudert wurden, und daß Boot ziemlich Schaden litt.</p>
A		Westlänge nach Peil. = 23°29' West						
E		1 <sup>te</sup> Höhe " " nach Chron. = 23°19' West						
Z		2 <sup>te</sup> Höhe " " nach Peil. = 23°29' West						
M		" " nach Chron. = 23°17' W.						
V		Demnach zeigte uns der Chron. im Mittel 11 <sup>sm</sup> zu Östlich oder geht 44 <sup>s</sup> zu früh.						

Der General Cours ist:

Mitt. den 22<sup>ten</sup> September  
12 Tage in See  
58 Tage von Hamburg

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Sept..

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von St. Jago nach Brava

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	<b>Bemerkungen.</b>
N								<p>Nachm. Frische Südl. Briese mit unruhiger See. Abends bekamen 1 Bootssteuerer und mehreren Proviant an Bord, heißten das Boot und setzten Cours auf die Insel Brava, ließen die Feuer ausgehen. Wind abnehmend, Nachts und Vormittags Stille Hielten Pumpen lenz</p> <p>Mittags, d. 23<sup>sten</sup> Sept. 13 Tage in See 60 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	<b>Bemerkungen.</b>
N								<p>Dieß Etmal hindurch theils leichte veränderliche Briese, theils Stille, Luft klar und See schlicht, führten die dienlichen Segel, <i>hielten guten Ausguck von den Toppen</i>, hielten Pumpen lenz</p> <p>Mittags, den 24<sup>sten</sup> Sept. 14 Tage in See 61 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Sept..

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von St. Jago nach Ins. Brava

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags bekamen bei leicht bewölckter Luft und schlichter See eine frische Nördl. Briese, so daß wir uns der Insel Brava rasch näherten. Abends befanden uns circa 20<sup>sm</sup> von Brava entfernt. Nachts theils Stillte, theils leichter lebhaft springender Wind, welchen wir benutzten um uns der Küste bis auf auf wenige Seemeilen zu nähern. Morgens Stillte machten Dampf und steuerten längst der Küste. V.M. mäßige Briese, klare Luft. 10½ Uhr erblickten an der N.W. Seite d. Insel eine kleine Bucht mit einen Städtchen, sandten ein Boot an Land, hielten mit Schiff gehen.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Mittags, *Donnerstag* den 25<sup>sten</sup> Sept., 15 Tage in See

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Abends Boot an Bord, hielten Nachts über in der Nähe der Stadt gehen. Bekamen die Nachricht, daß hier Mannschaft genug zu bekommen sei. Morgens <i>sehr leichte Briese mit schlichter und klarer Luft</i>, sandten 2 Boote ans Land mit 5 leeren Wasserfässern um selbige zu füllen Mittags kam 1 Boot mit denselben wieder an Bord nahmen die Fässer über und befestigen selbige gut an Deck. <i>3 Uhr hatten unser Wasser so wie Früchte und einige Hühner an Bord.</i> Wind leicht Westl. Luft klar. Hielten Pumpen lenz.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Mittags, *Freitag* den 26<sup>sten</sup> September  
16 Tage in See  
63 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Sept.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Abends 7<sup>u</sup> kam unser Boot, mit 2 Officieren, 3 Bootssteuerer und 2 Halbbefahrene an Bord, heißten Boot und setzten unsere Reise nach der Südsee fort. Nachts leichte Briese mit bedeckter Luft, Morgens u. Vormittags theils Stille, theils leichter veränderlicher Zug mit schlichter See, fanden noch einen Mann (<i>unbefahren</i>) an Bord vor, welcher sich versteckt gehalten hatte bei uns vor Abfahrt. Bekamen also im ganzen 9 Mann in Brava.*</p>
A								
E								
Z								
M		Missw. = 1½ <sup>str</sup> West						
V		Mittags, beob. ☉ = 73°58' Süd M. Br. = 14°3' N						

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	14°3' Nord	Observ. Länge

Mittags, den 27<sup>sten</sup> Septemb  
17 Tage in See  
64 Tage von Hamburg

*\*(Anm.: korrekt müßte es heißen: bekamen im ganzen 9 Mann auf den Kap Verdischen Inseln)*

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Leichte veränderliche, meist Nördl Briese mit leicht bewölckter Luft und schlichter See, führten die dienlichen Segel, steuerten S.z.W. Hielten von den Toppen guten Ausguck nach Fischen. Pumpen lenz. Um 19<sup>u</sup> 48<sup>m</sup> 57<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 5<sup>m</sup> 59<sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 27°56' Länge = 24°53' W Mittags beob. ☉ = 74°19' S. M. Br. = 13°18' N M.L. = 24°55' W.</p>
A								
E								
Z								
M		Steuerten S.z.W. Missw.= 1½ <sup>str</sup> West						
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Mittags, den 28<sup>sten</sup> September  
18 Tage in See  
65 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Sept..

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Leichte veränderliche Briese mit bunter Luft und schlichter See. Mitunter Stillte, steuerten Südl. Sahen aus den Toppen scharf nach Fischen aus u. hielten Pumpen lenz. Mittags beob. <math>\odot = 75^{\circ}27' S</math>. <i>M. Br. = 11<sup>u</sup>47' Nord</i></p> <p>Mittags, den 29<sup>sten</sup> Sept. 19 Tage in See 66 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	11 <sup>u</sup> 47' Nord	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags und Nachts theils leichte S.Östl. Briese theils Stillte, <i>Luft abwechselnd klar oder bewölkt</i>. Luft leicht bewölkt. Morgens und Vorm. leiser Südl. Zug mit etwas Westl. See, arbeiteten Südlich. Mittags Wind SW. Hielten aus den Toppen scharfen Ausguck nach Fischen, und hielten Pumpen lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 44<sup>m</sup> 57<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron 8<sup>u</sup> 4<sup>m</sup> 22<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 27^{\circ}28'</math> Länge = 25<sup>o</sup>36' W Mitt. beob. <math>\odot = 76^{\circ}41' S</math> <i>M. Br. = 10<sup>u</sup>10' N. M. L. = 25<sup>o</sup>35' W</i></p> <p>Mittags, den 30<sup>ten</sup> Sept. 20 Tage in See 67 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	10 <sup>o</sup> 10' Nord	Observ. Länge 25 <sup>o</sup> 35' West

1873  
Mon.  
Octob

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Etmal hindurch theils leichte SW. Briesse, mit <i>schlichter See</i>, Luft <i>abwechselnd leicht bewölkt oder böig</i>, theils starker von tüchtigen Regengüssen begleitete Böen welche einigemal so schwer einfielen, daß wir Brammsegel und V. Marssegel laufen lassen mußten, <i>führten Segel nach Umständen</i>. Luft böig, See schlicht.</p> <p>Lugten von den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen lenz.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								
<p>Steuerten Südlich Missw. = 1½<sup>str</sup> W</p> <p>Mitt. beob. ☉ 77°34' Süd NBr. = 8°53'</p>								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	8°53' Nord	Observ. Länge

Mittags, den 1<sup>sten</sup> October  
21 Tage in See  
68 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Dieß Etmal wie daß vorige, führten Segel nach Umständen. Lugten aus den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen lenz.</p> <p><i>Führten Segel nach Umständen.</i></p> <p>Um 19<sup>u</sup> 39<sup>m</sup> 38<sup>s</sup>, b. m. Ortszeit als der Chron. 7<sup>u</sup> 50<sup>m</sup> 52<sup>s</sup> zeigte beob. ☉ = 26°32' Länge = 23°31' W. Mitt. beob. ☉ = 78° 23' Süd M. Br. 7°41' N. M.L. = 23°26' W</p> <p>Mitt. den 2<sup>ten</sup> October 22 Tage in See 69 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								
<p>Steuerten Südlich Missw. = 1½<sup>str</sup> West</p>								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	7°41' Nord	Observ. Länge 23°26' West

1873  
Mon.  
Octob..

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags bei klarer Luft und schlichter See leichten S.Westl. Zug, Abends Stillte, Luft bezog sich mit Wolken und bekam ein böiges Aussehen. Gegen 11<sup>u</sup> Nachts kam leichte S.Westl. Briese durch, steuerten Südl. Morgens sahen eine Wasserhose in S.Östl. Richtung. V.M. hatten eine Schaar Blackfische in Sicht circa 1<sup>sm</sup> entf. Machten mit 2 Booten Jagd. 12<sup>u</sup> geben Jagd erfolglos auf, heißten Boote und setzten Reise fort. Hielten Tags über scharfen Ausguck nach Fischen und hielten Pumpen gut lenz.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuerten Südlich  
Missw. = 1½<sup>str</sup> West.

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	7°10' Nord	Observ. Länge

Mittags beob.  $\odot = 78^{\circ}31'$  Süd.  
N. Br. = 7°10'

Mittags, den 3<sup>ten</sup> October  
23 Tage in See  
70 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags leichte Westl. Briese, bei bewölkter und schlichter See. Abends Luff[t] böig, Gewitterluft. Fortwährendes Blitzen in allen Himmelsgegenden von Donner begleitet. Machten V. Br. Segel und leichte Segel fest und geihten Gr. Br. Segel u. Gr. Segel auf. Von 9<sup>u</sup> Regen und Böen, durch Stillte unterbrochen, ziemlich heftig und von starken Regengüssen begleitet, einzufallen, meist jedesmal aus anderer Richtung. Gegen 12<sup>u</sup> hörte der Regen bei etwas abklarerer Luft auf, die Böen gingen in eine mäßige Westl. Briese über. Setzten alle Segel und steuerten Sz.W. 3<sup>u</sup> Stillte mit schauriger dunkler Luft, holten d. leichten Segel nieder. 7<sup>u</sup> leichte Westl. Briese mit dunkler Regenluft, setzten alle Segel u. steuerten S.z.W. hielten aus den Toppen scharfen Ausguck und Pumpen gut lenz. Mittags, den 4<sup>ten</sup> October 24 Tage in See 71 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuerten S.z.W.  
Missw. = 1½<sup>str</sup> West

Mittags beob.  $\odot = 79^{\circ}9'$  Süd  
N. Br. = 6°9'

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	6°9' Nord	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Oct.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags und Abends hatten bei bewölkter Luft und wenig unruhiger See leichte Westl. Briese (<i>WSW</i>) <i>steuerten SzW</i>, Nachts holte der Wind Südlich, bei böiger Luft <i>bewölkt</i>, steuerten S.Östl. und führten Segel nach Umständen. Morgens und Vormittags Wind und Wetter wie in der Nacht. Wendeten 12<sup>u</sup>. Hielten Tags über aus den Toppen scharfen Ausguck nach Fischen und hielten Pumpen gut lenz. Um 19<sup>u</sup> 48<sup>m</sup> 35<sup>s</sup> mittl. Ortsz. als der Chron. 7<sup>u</sup> 53<sup>m</sup> 23<sup>s</sup> zeigte beob. ☉ = 29°10' Länge = 21°58' West</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	4°50' Nord	Observ. Länge 21°48' West

Mittags beob. ☉ = 80°4' Süd  
NBr. 4°50' W.L. 21°48' W.

Mittags, den 5<sup>ten</sup> Octob.  
25 Tage in See  
72 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags und Abends hatten bei böiger Luft und unruhiger See eine frische Briese aus Süden, mit steifen Böen. Hatten die leichten Segel, V. Br. Segel u. Besahn fest, bis gegen 9<sup>u</sup> Abend sich die Böen verloren und die Briese abnahm, so daß wir alle Segel setzen konnten. Nachts hindurch bei ziemlich klarer Luft eine frische Südliche Briese welche auch Morgens und Vormittags bei bewölkter Luft anhielt. Lugten Tags über scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz</p>
A								
E								
Z								
M								
V							<p>Um 19<sup>u</sup> 44<sup>m</sup> 2<sup>s</sup> m. Ortszeit als der Chron. 7<sup>u</sup> 52<sup>m</sup> 2<sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 28°7' Länge = 22°47' W. Mitt. beob. ☉ = 80°0' Süd M.Br. 4°31' N. M.L. = 23°7' W.</p>	

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	4°31' Nord	Observ. Länge 23°7' West

Wendeten nach Umständen

Mittags, den 6<sup>ten</sup> October  
26 Tage in See, 73 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dießes Etmal hindurch eine mäßige Südl. Briese bei leicht bewölkter Luft und schlichter See. Steuernten bei den Winde Westl. führten sämtliche Segel.</p> <p>Lugten aus den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Mittags beob. <math>\odot = 80^{\circ}38'</math> Süd <i>M.Br. 3^{\circ}30' N.</i></p> <p>Mittags, den 7<sup>ten</sup> October 27 Tage in See 74 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	3°30' Nord	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Luft, Wind und Wetter wie im vorigen Etmal, steuernten Westl. und führten alle Segel.</p> <p>Mittags passierten Engl. Barkschiff L.Q.V.D.*</p> <p>Hielten von den Toppen scharfen Ausguck nach Fischen und hielten Pumpen gut lenz</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 53<sup>m</sup> 33<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 14<sup>m</sup> 19<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 30^{\circ}49'</math> L. = 26°1' W Mitt. beob. <math>\odot = 81^{\circ}33'</math> Süd <i>M.Br. = 2^{\circ}13' N. M.L. = 26^{\circ}20' W.</i></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	2°13' Nord	Observ. Länge

Mittags, den 8<sup>ten</sup> October  
28 Tage in See  
75 Tage von Hamburg

\*(Anm.: Dabei handelt es sich um ein Unterscheidungssignal, die Identität des Schiffes wurde nicht überprüft.)

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Mäßige Südl. Briese mit leicht bewölkerter Luft und schlichter See. Steuereten bei den Winde Westl. Nachts holte der Wind SÖstl. steuereten Südl. Hatten alle Segel gesetzt. Lugten Tags über aus den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 29<sup>m</sup> 18<sup>s</sup> mitl. Ortsz. als der Chron. 7<sup>u</sup> 57<sup>m</sup> 55<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 25^{\circ}1'</math> Länge = 28°0' W. Mittags beob. <math>\odot = 82^{\circ}30'</math> Süd Mitt. Br. = 0°52' N. Länge = 28°10' W.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuereten bei den Winde erst  
Westl. dann Südl.  
Missw. = 1<sup>str</sup> West

Mittags, den 9<sup>ten</sup> October  
29 Tage in See  
76 Tage von Hamburg

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	0°52' Nord	Observ. Länge 28°10' West

(Anm.: St. Paul wurde nicht gesichtet)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten bei leicht bewölkerter Luft und schlichter See eine frische S.Östl Briese. Steuereten bei den Winde SSWestl. Nachts sowie Morgens schaurige Luft mit Böen welche uns mitunter nöthigten während ihrer Dauer die leichten Segel zu bergen.</p> <p>Hatten von den Toppen scharfen Ausguck und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 45<sup>m</sup> 13<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 17<sup>m</sup> 12<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 29^{\circ}16'</math> Länge = 28°52' West.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuereten SSWestl.  
Missw. = 1<sup>str</sup> West

Mittags, beob.  $\odot = 84^{\circ}6'$  Süd  
Mitt. Br. = 1°6' Süd Mitt. L. = 29°1' W.

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	1°6' Süd	Observ. Länge 29°1' West

Mittags, den 10<sup>ten</sup> October  
30 Tage in See  
77 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dieß Etmal hindurch, bei schauriger Luft und mäßiger See (<i>etwas unruhig</i>) eine frische Briese aus SSO. Führten Alle Segel und steuerten bei den Winde S. West. Hatten scharfen Ausguck von den Toppen nach Fischen, hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 50<sup>m</sup> 3<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 27<sup>m</sup> 56<sup>s</sup> zeigte beob. <math>\odot = 30^{\circ}46'</math> Länge = 30<sup>o</sup>22' West.</p> <p>Mitt. beob. <math>\odot = 85^{\circ}50'</math> Süd <i>M.Br. = 3<sup>o</sup>13' Süd. M.L. = 30<sup>o</sup>30' W.</i></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	3 <sup>o</sup> 13' Süd	Observ. Länge 30 <sup>o</sup> 30' West

Mittags, den 11<sup>ten</sup> October  
31 Tage in See  
78 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten frische S.Östl. Briese mit böiger Luft und unruhiger See. Ab und zu fielen leichte Böen ein. Steuerten bei den Winde S.S.Westl. führten alle Segel. Lugten von den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 49<sup>m</sup> 6<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 32<sup>m</sup> 37<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 30^{\circ}52'</math> Länge = 31<sup>o</sup>47' W.</p> <p>Mitt. beob. <math>\odot = 87^{\circ}59'</math> Süd. <i>Mitt. Br. = 5<sup>o</sup>45' Süd. Mitt.L. = 30<sup>o</sup>52' W.</i></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	5 <sup>o</sup> 45' Süd	Observ. Länge 30 <sup>o</sup> 52' West

Mittags, den 12<sup>ten</sup> October  
32 Tage in See  
79 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten eine frische Passat-Briese (<i>süd östlich</i>) mit schauriger Luft und unruhiger See, steuerten bei dem Winde S.SW. (<i>südlich</i>) hatten alle Segel bei. Lugten aus den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen gut lenz</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 53<sup>m</sup> 3<sup>s</sup> mittl. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 39<sup>m</sup> 19<sup>s</sup> zeigte beob. ☉ = 32°8'; Länge = 32°30' West</p> <p>Mitt. beob. ☉ = 89°32' Nord Mitt. Br. 8°12' Süd. Mitt.L. = 32°37' West</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	8°12' Süd	Observ. Länge 32°37' West

Mittags, den 13<sup>ten</sup> October  
33 Tage in See  
80 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Theils mäßiger theils frische Briese aus S.O., Luft mitunter leicht mitunter schaurig bewölkt, Seegang mäßig. Führten alle Segel und steuerten bei dem Winde Südl. Sahen von den Toppen scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 54<sup>m</sup> 7<sup>s</sup> mittl. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 43<sup>m</sup> 38<sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 31° (32°) 39' Länge = 33°20' West</p> <p>Mitt. beob. ☉ = 87°39' Nord Mitt. Br. = 10°28' Süd. Länge = 33°20' W.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	10°28' Süd*	Observ. Länge 33°20' West

Mittags, den 14<sup>ten</sup> October  
34 Tage in See  
81 Tage von Hamburg

\*(vgl. im Original fälschlicherweise: Nord)

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Mäßige Brieze aus OSO mit schönen Wetter (<i>teils klar und schön teils schaurig</i>) und S.Westl. Seegang. Steuereten S.S.W. hatten alle Segel bei. Lugten von den Toppen tagsüber scharf nach Fischen aus, hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 53<sup>m</sup> 27<sup>s</sup> mittl. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 45<sup>m</sup> 31<sup>s</sup> zeigte. beob. <math>\odot = 31^{\circ}42'</math> Länge = 33<sup>o</sup>59' West</p> <p>Mitt. beob. <math>\odot = 85^{\circ}47'</math> Nord M. Br. = 12<sup>o</sup>42' Süd. M.L. = 34<sup>o</sup>4' W.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	12 <sup>o</sup> 42' Süd	Observ. Länge 34 <sup>o</sup> 4' West

Mittags, den 15<sup>ten</sup> October  
35 Tage in See  
82 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags und Abends leichte Brieze aus O.N.O. bei Nord Ostl. Seegang. Luft zuweilen klar, zuweilen schaurig. 11 Uhr Abends Brieze auffrischend, Nachts hindurch steife Brieze. Vormittags mäßige Brieze aus N.O. mit trüber schauriger Luft. Sahen am Tage von den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 43<sup>m</sup> 23<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 39<sup>m</sup> 59<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 30^{\circ}29'</math> g. Länge = 35<sup>o</sup>8' West</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	14 <sup>o</sup> 8' Süd	Observ. Länge 35 <sup>o</sup> 21' West

Mitt. beob.  $\odot = 84^{\circ}43'$  Nord  
Mitt. Br. = 14<sup>o</sup>8' S. M.L. = 35<sup>o</sup>21' W.

Mittags, den 16<sup>ten</sup> October  
36 Tage in See  
83 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Octob

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Theils mäßige theils steife Briese aus N.O. mit schaurig bezogener Luft und mäßigen Seegang aus N. O. Führten die dienlichen Segel und steuerten S.W. Vormittags anhaltend starken Regen. Sahen (<i>sprachen</i>) deutsche Brigg <i>heißen folgende Flaggen</i> J.L.H.F. südwärts steuernd, selbige hielt auf uns zu und zeigte Länge. Lugten aus den Toppen Tags über scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuerten S.W.  
Missw. =  $\frac{3}{4}$  <sup>st</sup> West

Mittags, den 17<sup>ten</sup> October  
37 Tage in See  
84 Tage von Hamburg

Der General Cours ist:

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Hatten keine Beobachtung.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags anfangs trübe bezogene Luft mit starken Regen, Briese theils mäßig theils steif, Nördl. Später Luft etwas abklarend mit trockenen Wetter. Nachts desgl. Morgens 3<sup>u</sup> begann es in allen Himmelsgegenden stark zu blitzen und zu donnern bei sehr dunkler Gewitterluft. Von 4<sup>u</sup> – 7<sup>u</sup> trübe bezogenen Luft mit theils steifer theils mäßiger Briese. Vormittags stark bewölkte Luft mit mäßiger Briese. Steuerten das Etmal hindurch S.S.W. und führten d. dienlichen Segel. Sahen wie gewöhnlich scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuerten S.S.W.  
Missw. =  $\frac{3}{4}$  <sup>st</sup> West

Um 19<sup>u</sup> 41<sup>m</sup> 47<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 46<sup>m</sup> 50<sup>s</sup> zeigte. beob.  
☉ = 30°25' giebt Länge = 37°17' West  
Mitt. beob. ☉ = 81°12' Nord  
M.Br. = 18°23' S. M.L. 37°24' W.

Der General Cours ist:

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge
18°23' Süd	37°24' West

Mittags, den 18<sup>ten</sup> October  
38 Tage in See  
85 Tage nach Hamburg

1873  
Mon.  
Octob

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach d. Wallfisch und Robbenfang

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. mäßige Nördl. Briese mit schauriger Luft, Abends desgl. Nacht Luft außergewöhnlich dunkel mit hastigen Blitzen und starken Donnern in allen Kompaßstrichen, bei mäßiger Briese und mäßigen Nördl. Seegang. 2<sup>u</sup> – 4<sup>u</sup> harten Nördl. Wind mit Regen, dann Wind abnehmend. Morgens und V.M. leiser veränderlicher Zug, bei stark bewölkter Luft. Sahen wie gewöhnlich scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Mitt. beob. <math>\odot = 79^{\circ}25'</math> Nord Mittags Breite = <math>20^{\circ}32'</math> Süd</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	$20^{\circ}32'$ Süd	Observ. Länge

Mittags, den 19<sup>ten</sup> October  
39 Tage in See  
86 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags bewölkte Luft mit leichten Nördl. Zug. Nachts sehr dunkle Gewitterluft mit (mit) starken Blitzen und Donner in allen Himmelsgegenden. Hatten St. Elmsfeuer auf den Spitzen u. der Toppen. Häufig starken Regen. Der Wind wehte theils leicht, theils sehr steif, Richtung veränderlich. Führten Segel nach Umständen. Morgens desgl. Vormittags hatten bei etwas abklarender Luft leichte SÖstl. Briese führten alle Segel. Arbeiteten das Etmal hindurch Süd. Sahen nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Mittags beob. <math>\odot = 78^{\circ}51'</math> Nord Mittags Br. = <math>21^{\circ}27'</math> Süd.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	$21^{\circ}27'$ Süd	Observ. Länge

Mittags, den 20<sup>sten</sup> October  
40 Tage in See, 87 von Hamburg

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dies Etmal hindurch theils leichten veränderlichen Zug, theils Stillte, bei abwechselnd klarer oder bewölkter Luft und schlichter See. Führten die dienlichen Segel. Lugten <i>scharf</i> nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 46<sup>m</sup> 0<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 8<sup>u</sup> 55<sup>m</sup> 54<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 31^{\circ}51'</math> giebt Länge = 38<sup>o</sup>34' West.</p> <p>Mitt beob. <math>\odot = 78^{\circ}23'</math> Nord. Mitt. Br. = 22<sup>o</sup>17' Süd. M.L. = 38<sup>o</sup>37' W.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	22 <sup>o</sup> 17' S	Observ. Länge 38 <sup>o</sup> 37' West

Mittags, den 21<sup>sten</sup> October  
41 Tage in See  
88 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmitt. flau NÖstl. Kühlte mit bewölkter Luft. Abends Luft sehr dunkel, so daß man keinen Schritt weit sehen konnte, dabei blitzte und donnerte es außerordentlich häufig und stark und die St. Elmsfeuer leuchteten von allen Toppen. 8<sup>1/2</sup><sup>u</sup> bergen alle Segel bis auf Marssegel, Vock u. V. St. Stagesegel. Stillte; 9<sup>u</sup> harter stürmischer Wind aus S.W. von sehr starken Regengüssen begleitet bis 10 Uhr. Um diese Zeit wurde die Luft etwas bunter; Wind abwechseln still oder leichte Westl. Briesse; Mittelwache mäßige Westl. Briesse mit abklarerer Luft und ruhiger See, setzten alle Segel. Morgens 6 u. V.M. leichte Briesse aus W.S.W. mit leicht bewölkter Luft. Steuerten dies Etmal hindurch Südlich.</p> <p>Sahen nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen lenz. Mittags, den 22<sup>sten</sup> October 89 Tage von Hamburg 42 Tage in See</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	23 <sup>o</sup> 4' Süd	Observ. Länge 38 <sup>o</sup> 39' West

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten diese 24 Stunden leichte SWestl. Briesse mit klarer Luft und ruhiger See. Führten die dienlichen (<i>sämtliche</i>) Segel und steuerten bei dem Winde S.Östl. Schlugen Besahn, Vock, Klüver und Bramstagegel ab und andere nebst Stagfock an.</p> <p>Lugten Tags über aus den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 20<sup>u</sup> 11<sup>m</sup> 13<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 9<sup>u</sup> 19<sup>m</sup> 24<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 37^{\circ}33'</math> giebt Länge = 38°10' West</p>
A								
E			Steuerten bei dem Winde SSÖstl.					
Z			Missw. = ¼ <sup>str</sup> West					
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	24°0' Süd	Observ. Länge 38°2' West

Mitt. beob.  $\odot = 77^{\circ}21'$  Nord  
Mitt. Br. = 24°0' S. M.L. = 38°2' W.

Mittags, den 23<sup>sten</sup> October  
43 Tage in See  
90 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags leichte SS.W Briesse mit klarer Luft und SWestl. Deinung. Abends Wind Südl. wendeten 6<sup>u</sup> Westl. Abends Wind leicht aus S.O. in der Nacht Östl. holend, mit bewölkter Luft. Steuerten S.W.z.S. führten alle Segel. V.M. leichte O.S.O Briesse.</p> <p>Lugten wie gewöhnlich von den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten die Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 55<sup>m</sup> 6<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 9<sup>u</sup> 4<sup>m</sup> 8<sup>s</sup> zeigte, beobacht. <math>\odot = 34^{\circ}20'</math> giebt Länge = 38°24' W.</p>
A								
E			Steuerten Nachm. S.Östl. später S.W.z.S					
Z			Missw. = ¼ <sup>str</sup> West					
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	24°47' Süd	Observ. Länge 38°36' West

Mitt. beob.  $\odot = 76^{\circ}56'$  Nord.  
M. Br. = 24°47' Süd M. L. = 38°36' W

Mittags, den 24<sup>sten</sup> October  
44 Tage in See  
91 Tage von Hamburg<sup>11)</sup>

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten Dieß Etmal hindurch frische Briesse aus O.N.O., bei bewölckter Luft und unruhiger See. Steuerten S.W. und führten alle Segel.</p> <p>Lugten Tags über an den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 51<sup>m</sup> 53<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 9<sup>u</sup> 8<sup>m</sup> 13<sup>s</sup> zeigte, beobachteten <math>\odot = 33^{\circ}42'</math> giebt Länge 40<sup>o</sup>15' W. Mitt. beob. <math>\odot = 75^{\circ}43'</math> Nord. <i>Mittags. Br. = 26<sup>o</sup>21' Süd. Länge = 40<sup>o</sup>33' W.</i></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	26 <sup>o</sup> 21' Süd	Observ. Länge 40 <sup>o</sup> 33' West

Mittags, den 25<sup>sten</sup> October  
45 Tage in See  
92 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dieß Etmal hindurch leichte und mäßige Nördl. Briesse mit leichter Nördl. See. Nachmittags und Nachts Luft bewölckt, Vormittags klar. Führten die dienlichen Segel und steuerten S.W.</p> <p>Sahen von den Toppen scharf nach Fischen aus, und hatten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 38<sup>m</sup> 18<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 9<sup>u</sup> 2<sup>m</sup> 24<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 30^{\circ}47'</math> Ost<sup>12)</sup> giebt Länge = 42<sup>o</sup>13' West</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	27 <sup>o</sup> 49' Süd	Observ. Länge 42 <sup>o</sup> 27' West

Mittags, beob.  $\odot = 74^{\circ}36'$  Nord  
*Mitt. Br. = 27<sup>o</sup>49' S. L. = 42<sup>o</sup>27' W*

Mittags, den 26<sup>sten</sup> October  
46 Tage in See  
93 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags und Abends mäßige Briese aus N.O. mit klarer Luft und leichter NÖstl. See. Briese gegen Abend auffrischend. Nachts steife Briese mit bewölkter Luft, Morgens und Vormittags hatten eine frische Briese bei bezogener Luft. Steuerten S.W. und führten die dienlichen Segel.</p> <p>Sahen von den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 50<sup>m</sup> 41<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 9<sup>u</sup> 22<sup>m</sup> 49<sup>s</sup> zeigte, beobacht.  <math>\odot = 33^{\circ}37' O.</math>  Länge = 44<sup>o</sup>14' West.  Mitt. beob. <math>\odot = 73^{\circ}27' Nord</math>  <i>M.Br. = 29<sup>o</sup>18' Süd. M.L. = 44<sup>o</sup>33' West.</i></p> <p>Mittags, den 27<sup>sten</sup> October  47 Tage in See  94 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	29°18' Süd	Observ. Länge 44°33' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Mäßige Briese aus N.O. welche gegen Abend abnahm und in Stille überging (<i>bei unruhiger See</i>). Luft bezogen bei leichter Nördl. See.</p> <p>Nachts hindurch Stille bis Morgens 3<sup>u</sup> eine leichte Südl. Briese durchkam welche gegen 5 Uhr Östl. holte. 3 – 5<sup>u</sup> hatten leichten Regen Vormittags frische Briese bei trüber bezogener Luft. Steuerten S.W. und führten (<i>alle</i>) die dienlichen Segel.</p> <p>Sahen von den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um Mittag beob. <math>\odot = 72^{\circ}42' Nord</math>  <i>Mitt. Br. = 30<sup>o</sup>23' Süd.</i></p> <p>Mittags, den 28<sup>sten</sup> October  48 Tage in See  95 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	30°23' Süd	gemuthm.Beo 46°30' W

1873  
Mon.  
Octob.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten Nachm. Und Nachts eine frische Brieze aus Ost mitunter ziemlich steif, mit trüber bezogener Luft ab und an Regenschauer. Vormitt. Steife Brieze S.Östl. holend bei böiger Luft, machten die leichten Segel, so wie V. Br. Segel fest. Später bargen Besahn, <i>Wind östlich.</i></p> <p>Sahen Tags über von den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten keine Beobachtung</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuert bis 8<sup>u</sup> Vm. SW. dann S.W.z.S.  
Missw. ¼<sup>str</sup> Ost

Der General Cours ist:

Mittags, den 29<sup>sten</sup> October  
49 Tage in See  
96 Tage von Hamburg.

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge
gemuthmaße Br. 30°23' S. gem. L. = 48°35' West	

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dieß Etmal hindurch theils mäßige theils Brieze aus S.O. mit theils trüber theils klarer Luft und mäßiger See. Steuerten S.W.z.S. und S.S.W. Sahen die ersten Captauben. Lugten Tags über scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.<sup>14)</sup></p> <p>Um 19<sup>u</sup> 25<sup>m</sup> 31<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 9<sup>u</sup> 24<sup>m</sup> 30<sup>s</sup> zeigte beobachteten ☉ = 28° 32' Ost giebt L. = 51° 1' W. Mitt. beob. ☉ = 70° 6' Nord. M. Br. = 33° 39' Süd M.L. = 51° 16' W.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Steuerten bis V.M. 8<sup>u</sup> S.W.z.S dann S.S.W.

Missw. = ½<sup>str</sup> Ost

Nachmittags schlugen das Gr. Marssegel  
ab und ein anderes an

Der General Cours ist:

Mittags, den 30<sup>sten</sup> October  
50 Tage in See  
97 Tage von Hamburg

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge
33°39' Süd	51°16' West

Mitt. beob. ☉ = 70° 6' Nord.

Mittags, den 30<sup>sten</sup> October  
50 Tage in See  
97 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Oct.. & December

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dießes Etmal hindurch bei bewölckter Luft und leichten Seegang eine frische Briese aus OSO. Führten alle Segel und steuerten S.z.W. Vormittags bekamen einen Schweinfisch, sahen eine ziemliche Anzahl Pelzrobben im Wasser und eine Menge Vögel. Sahen wie gewöhnlich scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 55<sup>m</sup> 36<sup>s</sup> mittl. Ortsz., als der Chron. 10<sup>u</sup> 1<sup>m</sup> 5<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 34^{\circ}41'</math> Ost. giebt L. = 52<sup>o</sup>40' W.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	36°17' Süd	Observ. Länge 52°47' West

Mitt. beob.  $\odot = 67^{\circ}48'$  Nord  
M. Br. 36<sup>o</sup>17' Süd M.L. = 52<sup>o</sup>47' West

Mittags, den 31<sup>sten</sup> October  
51 Tage in See  
98 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Dieße 24 Stunden hindurch, theils mäßige theils frische Briese aus OS.O. mit leicht bewölckter Luft und bewegter See. Führten die dienlichen Segel und steuerten S.S.W. Sahen viele Vögel beim Schiff.</p> <p>Lugten wie gewöhnlich scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 19<sup>u</sup> 45<sup>m</sup> 40<sup>s</sup> m. Ortsz., als der Chron. 9<sup>u</sup> 58<sup>m</sup> 25<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 32^{\circ}38'</math> Ost giebt Länge = 54<sup>o</sup>30' West Mitt. beob. <math>\odot = 66^{\circ}15'</math> Nord M.Br. = 38<sup>o</sup>9' Süd. M.L. = 54<sup>o</sup>42' W.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	38°9' Süd	Observ. Länge 54°42' West

Mittags, den 1<sup>sten</sup> November  
52 Tage in See  
99 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten Luft, Wind und Wetter wie im vorhergehenden Etmal. Nachmittags sahen eine Anzahl Finnfische und großen Humbacks. Lugten nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 20<sup>u</sup> 3<sup>m</sup> 9<sup>s</sup> m. Ortsz., als der Chron 10<sup>u</sup> 22<sup>m</sup> 5<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 35^{\circ}59'</math> Ost giebt Länge = 56<sup>o</sup>3' West Mittags beob. <math>\odot = 65^{\circ}13'</math> Nord M. Br. = 39<sup>o</sup>30' Süd. M.L. = 56<sup>o</sup>9' West</p> <p>Mittags, den 2<sup>ten</sup> November 53 Tage in See 100 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	39°30' Süd	Observ. Länge 56°9' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten leichte und mäßige Östl. Briesse welche gegen Abend Nördl. holte bei leicht bewölkter Luft und bewegter See. Steuerten bis Morgens 7<sup>u</sup> Süd, dann S.z.O. Lugten von den Toppen scharf nach Fischen aus und hielten Pumpen lenz.</p> <p>Vormittags sahen eine ziemliche Anzahl großer Humbacks nahe beim Schiffe viele Vögel und mehrere Pinguine. Um 19<sup>u</sup> 59<sup>m</sup> 6<sup>s</sup> m. Ortsz., als der Chron 10<sup>u</sup> 19<sup>m</sup> 35<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 35^{\circ}7'</math> Ost giebt Länge = 56<sup>o</sup>28' West Mitt. beob. <math>\odot = 63^{\circ}48'</math> Nord Mittags Br. = 41<sup>o</sup>14' S. M.L. = 56<sup>o</sup>29' West</p> <p>Mittags, den 3<sup>ten</sup> November 54 Tage in See 101 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	41°14' Süd	Observ. Länge 56°28' West

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags hatten eine mäßige Nördl. Brieze mit deisiger Luft und leicht bewegter See. Nachts Brieze wie vorher, Luft trübe bezogen mitunter leichte Regenschauer. Morgens 2<sup>u</sup> anhaltender Regen mit sehr flauer N.Westl. Kühlte und dicker Regenluft. Steuerter S.z.O. (<i>See ziemlich unruhig</i>)</p> <p>Gegen Tagwerden Wind Südl. laufend mit abklarender Luft und trockenen Wetter. Steuerter bei dem Winde Östlich.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								<p>Um 20<sup>u</sup> 21<sup>m</sup> 23<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 10<sup>u</sup> 39<sup>m</sup> 27<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 39^{\circ} 0'</math> Ost. L. = 55°53' W. Mitt. beob. <math>\odot = 62^{\circ} 47'</math> Nord M. Br. = 42°34' Süd. M.L. = 55°36' West</p>

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	42°34' Süd	Observ. Länge 55°36' West

Vormittags leichte Südl. Brieze mit klarer Luft. Sahen nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen lenz.  
Mittags, den 4<sup>ten</sup> November  
55 Tage in See  
102 Tage von Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags hatten eine mäßige abnehmende Brieze aus Süd. bei leicht bewegter See und klarer Luft. Abends eine flau Südliche Kühlte, welche Nachts Westlich holte bei klarer Luft. Steuerter bei den Winde S.Östl. Nachm. sahen einige Humbacks.</p> <p>Vormittags mäßige Brieze aus W.N.W. auffrischend, Luft leicht bewölkt, See leicht bewegt. Steuerter S.z.W. Sahen Tags über aus den Toppen scharf nach Fischen aus, und hielten Pumpen gut lenz.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Mittags, den 5<sup>ten</sup> November  
56 Tage in See  
103 Tage von Hamburg

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat. 1 <sup>str</sup> O	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Sehr steife N.Westl. Briese mit anlaufender See und klarer Luft. Nahmen die leichten Segel und den Besahn weg, Nachts Wind abnehmend und Westl. holend, Luft bezogen, setzten alle Segel. Morgens holte der Wind durch Süden nach SSO wendeten 7 <sup>u</sup> . Vorm. mäßige S.O. Briese mit bezogener Luft und bewegter See, lagen S.Westl. beim Winde. Sahen nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen lenz.  Beob. um Mittag $\odot = 59^{\circ}51'$ Nord. <i>M. Br. = 46°6' Süd.</i>  Mittags, den 6 <sup>ten</sup> Nov. 73. 104 Tage von Hamburg 57 Tage in See
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	46°6' Süd	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat. 1 <sup>4</sup> str O	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags sehr frische S.Ostl. Briese, welche gegen Abend abnahm und Öst. holte. Bis 10 <sup>u</sup> gänzlich erstarb. Luft klar und See ruhig. <i>Nachts Stillte.</i> Morgens 2 <sup>u</sup> leichte Briese aus W.N.W. etwas auffrischend mit klarer Luft und ruhiger See. V.M. mäßige Briese aus W.N.W. Führten alle Segel. Steuerten Nachm. S.Westl. beim Winde. Von 2 – 8 <sup>u</sup> Morgens SzW u. V.M. S. Hielten Pumpen lenz.  Um 19 <sup>u</sup> 49 <sup>m</sup> 40 <sup>s</sup> mittl. Ortsz., als der Chron. 10 <sup>u</sup> 8 <sup>m</sup> 57 <sup>s</sup> zeigte, beob. $\odot = 33^{\circ}10'$ Ost giebt Länge = 56°15' W. Mitt.beob. $\odot = 59^{\circ}30'$ N. <i>Mitt. Br. = 46°45' Süd. Mitt. L. = 56°21' West</i>  Mittags, den 7 <sup>ten</sup> Nov. 73 58 Tage in See 105 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	46°45' Süd	Observ. Länge 56°21' West

1873  
Mon.  
Nov

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee u. weiter

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat. 1/4 <sup>tr</sup> O	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. frische Westl Briesse bei klarer Luft u. bewegter See, steuerten Süd. Gaben die Vorbramraae an Deck. Abends Wind abnehmend und Südl. holend. Steuerten S.Östlich beim Winde. Nachts leichte abnehmende Briesse gegen 2<sup>u</sup> still.</p> <p>Morgens Stillte, mit schönen klaren Wetter. V.M. Anfangs Stillte später leiser Östl. Zug,, steuerten S.z.W. Führten alle Segel und setzten [...] Augbolzen in die Boots[...] um die Bootskrähne höher zu setzen, damit die Boote bei eintretenden schlechten Wetter höher und damit gesicherter stehen, verlängerten aus selben Grund die Bootsstützen<sup>14)</sup>. Sahen nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Um 20<sup>u</sup> 29<sup>m</sup> 36<sup>s</sup> m. Ortsz., als der Chron. 10<sup>u</sup> 48<sup>m</sup> 9<sup>s</sup> zeigte, beobachteten <math>\odot = 39^{\circ}34'</math> Ost. Länge = <math>56^{\circ}5'</math> West. Mittags, beob. <math>\odot = 58^{\circ}48'</math> Nord.</p> <p>M.Br. = <math>47^{\circ}44'</math> Süd Mitt. L. = <math>56^{\circ}7'</math> West</p> <p>Mittags, den 8<sup>ten</sup> November 73 59 Tage in See 106 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	$47^{\circ}44' S$	Observ. Länge $56^{\circ}7' West$

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dies Etmal hindurch theils frische, theils steife Briesse aus N.N.West. Mit unruhiger See. Luft anfangs bezogen, später feucht und nebelig. Steuerten S.S.W. u. führten Segel nach Umständen. Sahen eine Anzahl Humpbaks. Sahen wie gewöhnlich nach Fischen aus und hielten Pumpen lenz.</p> <p>Um 20<sup>u</sup> 23<sup>m</sup> 46<sup>s</sup> mittl. Ortsz., als der Chron. 12<sup>u</sup> 16<sup>m</sup> 27<sup>s</sup> zeigte beobachteten <math>\odot = 38^{\circ}13'</math> Ost, giebt Länge = <math>58^{\circ}10'</math> West.</p> <p>Mittags, beob. = <math>57^{\circ}0'</math> Nord.</p> <p>Mitt. Br. = <math>49^{\circ}49'</math> Süd. M.L. = <math>58^{\circ}32' N</math>.</p> <p>Mittags, den 9<sup>ten</sup> November 73 60 Tage in See 107 Tage von Hamburg</p> <p>*(Anm.: Im allgem. wird die abgelesene Chronometerzeit angegeben. Wie sich kalkulieren lässt, hat das Chronometer einen Stand von ungefähr 1:30. Hier ist wurde offenbar versehentlich die um den Stand korrigierte Chronometerzeit eingetragen.)</p>
A								
E								
Z								
M								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	$49^{\circ}49' Süd$	Observ. Länge $58^{\circ}32' West$

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags, steife Briese aus Norden mit bezogener Luft und auflaufender <i>nördlicher</i> See, zuweilen Nebel. Nacht auch Nebel doch Briese abnehmend, Morgens holte der Wind Südl, leicht, führten die dienlichen Segel. Morgens klare Luft mit leichter See.</p> <p>6 – 7 SSO. dann beim Winde S.Östl. Pumpen lenz, Schiffsort um Mittag auf 50°39' S u. 56°25' West. nach Beob. <i>Um 19<sup>u</sup>57<sup>m</sup>20<sup>s</sup> mittl. Ortsz, als d. Chron. 10<sup>u</sup>17<sup>m</sup>22<sup>s</sup> zeigte, beob. @ 34°3' giebt L. 56°30' West Mittags beob. @ 56°27' Nord.</i></p> <p><i>Sahen nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten Pumpen gut lenz.</i></p> <p>Mittags, den 10<sup>ten</sup> Nov. 73 61 Tage in See 108 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	50°39' Süd	Observ. Länge 56°25' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Mittags klare Luft mit Stille. Nachm. Wind NW. Etmal hindurch anhaltend theils leicht, theils mäßige Luft stark bewölkt. Führten alle Segel. <i>See leicht bewegt.</i> Steuereten bis 4<sup>u</sup> Nachm. Süd, dann SSO bis 7<sup>u</sup> Morgens, dann bis Mittag Süd. Pumpen lenz, hatten keine Beobachtung.</p> <p><i>Sahen nach Fischen aus wie gewöhnlich und hielten die Pumpen gut lenz.</i></p> <p>Gem. Schiffsort um Mittag auf 52°10' S u. 57°0' West. Mittags, den 11<sup>ten</sup> Nov. 73 62 Tage in See</p> <p>#</p> <p>Nachm. u. Nachts leichte und mäßige Briese, aus N.N.W. &amp; West, Vorm. Briese zunehmend zum heftigen stürmischen Wind. Nachts feucht, Luft theils stark bewölkt theils Nebel. Morgens Regen und Wind WSW bis SSW holend. Lagen unter dicht gerefften Segeln. Vorm. Steuereten Süd bis Vorm: 8<sup>u</sup>, dann S.Östl. beim Winde. <i>Nahmen häufig Seewasser über.</i></p> <p>Mittags, den 12<sup>ten</sup> Nov. 73 63 Tage in See.<sup>15)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	53°59' Süd	Observ. Länge 56°9' West

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. Wind abnehmend zur Stillte, setzten Segel, klare Luft. Gegen 6<sup>u</sup> Abends kam bei bewölkter Luft eine leichte Nördliche Briese durch, welche rasch zunahm Steuerten SSW. Nachts Wind stürmisch aus N.W. Kürzten Segel, und steuerten S.z.W. Gegen Morgen Wind nachlassend, setzten mehr Segel. Zwischen 6 u. 8<sup>u</sup> hatten schwere Hagelböen. Vorm. hatten steife Briese bei bewölkter Luft. Pumpen lenz. Um 20<sup>u</sup> 0<sup>m</sup> 46<sup>s</sup> m. Ortsz., als der Chron. 10<sup>u</sup> 20<sup>m</sup> 7<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 33^{\circ}48'</math> Ost Länge = <math>56^{\circ}23'</math> West. Mittags beob. <math>\odot = 52^{\circ}29'</math> Nord. <i>M. Br. = <math>55^{\circ}26'</math> Süd M. L. = <math>56^{\circ}32'</math> West</i></p> <p>Mittags, den 13 November 73 64 Tage in See 111 Tage von Hamburg<sup>16)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	55°26' Süd	Observ. Länge 56°32' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags steife Briese W. bis SWestl., mit Schnee u. Hagelböen. 9<sup>u</sup> holte der Wind plötzlich SSO holten Westw. Nachts stürmisches Wetter mit hoher See, führten d. gereifte Marssegel, Stagfock, V. St. Stagesegel u. Sturmbesahn. Nahmen viel Seewasser über. Morgens holte der Wind Westl. halsten Südsw. Vorm. Wind abnehmend. Hielten Pumpen lenz. Um 20<sup>u</sup> 58<sup>m</sup> 7<sup>s</sup> m. Ortsz., als d. Chronometer 11<sup>u</sup> 13<sup>m</sup> 45<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 40^{\circ}18'</math> Ost giebt Länge = <math>56^{\circ}43'</math> West. Mittags beob. <math>\odot = 51^{\circ}56'</math> Nord. <i>Mitt. Br. = <math>56^{\circ}15'</math> Süd Mitt. L. = <math>56^{\circ}36'</math> Ost</i></p> <p>Mittags, den 14 Nov. 73 65 Tage in See 112 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	56°15' Süd	Observ. Länge 56°36' West

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch hartes stürmisches Wetter, mit hoher wilder See. Wind aus W.N.W. bis SW. Nahmen viel Seewasser über. Lagen Südlich.						
A		Führten gerefften Marssegel, V. St. St. Segel, Stagfock u. Sturmbesahn und Fock u. Gr. Segel nach Umständen. Nahmen viel Seewasser über.						
E		Hielten Pumpen gut lenz.						
Z		Um 20 <sup>u</sup> 6 <sup>m</sup> 26 <sup>s</sup> m. Ortsz., als der Chronom. 10 <sup>u</sup> 25 <sup>m</sup> 16 <sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 34°3' Ost Länge = 56°18' West.						
M		Mittags, beob. ☉ 50°26' Nord Mitt. Br. = 57°59' Süd M. L. = 56°9' West						
V		Mittags, den 15 <sup>ten</sup> Nov. 73 66 Tage in See 113 Tage von Hamburg.						

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	57°59' Süd	Observ. Länge 56°9' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. Harter Sturm. 4 <sup>u</sup> machten das Vormarssegel fest. See außerordentlich hoch, so daß das Schiff hart arbeitete und viel Wasser übernahm. Nachts Wind und See abnehmend, 2 <sup>u</sup> setzten Marssegel, Vock u. Großsegel voll bei, auch Klüver u. Besahn. Wind noch immer S.Westl. Vorm. leichte S.W. Briese mit unruhiger See, Wind almählich W.N.W. holend. Setzten alle Segel, steuerten S.S.W. <i>Sahen Finnfische und Sulphorbottoms. Sahen scharf nach</i>						
A		<i>Fischen aus und hielten Pumpen gut lenz,</i>						
E		Um 20 <sup>u</sup> 14 <sup>m</sup> 54 <sup>s</sup> mittl. Ortsz., als der Chron. 10 <sup>u</sup> 28 <sup>m</sup> 8 <sup>s</sup> zeigte, beob. ☉ = 35°2' Ost						
Z		Länge = 54°55' West						
M		Beob. Mittags ☉ = 50°2' Nord M.Br. = 58°39' Süd. M.L. = 55°10' West						
V		Mittags, den 16 <sup>ten</sup> Nov. 73 67 Tage in See 114 Tage von Hamburg.						

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	58°39' Süd	Observ. Länge 55°10' West

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Hamburg nach der Südsee

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. steife N.W. Briese welche rasch zum Sturm zunahm. 6 <sup>u</sup> refften Marssegel dicht und machten Gr. Segel fest.
A								.See hoch u. wild nahmen viel Wasser über. Abends Wind abnehmend zur mäßigen Briese mit Nebel. Blieben Nachts unter gerefften Segeln, da wir befürchteten auf Eis zu stoßen. Nachts hin und wieder Schneeschauer. Morgens mäßige Briese, Westl., setzten alle Segel. Steuereten SWestl. U. Südl. Pumpen lenz.
E								Hatten viele Seevögel beim Schiff. Sahen viel Finnfische und Sulphurbottoms.
Z								Hatten keine Beobachtung. ( <i>Gemuthmaße Br. 60°6' S gemuthm. Länge 57°13' (zwh) N.</i> )
M								Mittags, den 17 <sup>ten</sup> Nov. 73 68 Tage in See 115 Tage von Hamburg
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Schiffsort um Mittag, nach Muthmaßung auf 60°6' Süd u, 57°1' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. hatten eine mäßige Westl. Briese, Luft theils bezogen, theils neblig. Steuereten Südl. Abends holte der Wind N.Westl, Nachts N.Östl. leicht, gegen Morgen auffrischend, Luft anhaltend dick mit heftigen Schneeschauern. 6½ <sup>u</sup> Morgens, erblickten eine kleine Insel, und bald darauf King George Island. Machten Dampf auf u steuereten S.Westl. längst der Norküste von King George Isl., welche dicht mit Rock umsäumt war, und jedenfalls sehr gefährlich. Auch sahen wir viele blinde Brecher circ. 4 <sup>sm</sup> von der Küste entfernt. Setzten die Maschine 6 <sup>u</sup> in Gang. 9 <sup>u</sup> Vm. befanden uns vor der Nelson Str., mußten jedoch dicken Nebel halber beidrehen. Lagen Nordwärts. 10½ <sup>u</sup> wurde es etwas sichtiger, wendeten und drangen mit Dampf und Segel in die Nelson Str. ein. Hielten uns an die Ostseite. Auch hier waren viele Rocks und blinde Brecher.
A								
E								
Z								
M								Mittags, den 18 <sup>ten</sup> Nov. 73 69 Tage in See 116 Tage von Hamburg <sup>17)</sup>
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	62°16' Süd	Bekom. Länge 59°34' West
Observ. Breite		Observ. Länge Nelson Str

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise in der Bronsfield Str.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>1<sup>u</sup> Mittag kamen Südl. aus der Nelson Str., steuerten West. Der S.O. Spitze der Robert Insel zu. 5<sup>u</sup> Nachm. dick von Nebel drehten bei. Briese leicht und unbeständig bald aus N.O. bald aus N.W. Hielten Dampf. Nachts Wind und Wetter wie vorher. Hielten unter kleinen Segeln gehen. Morgens 2<sup>u</sup> Luft etwas abklarend, steuerten wieder Westl. der Robertsinsel zu. Mußten aber nach kurzer Zeit wieder beidrehen, da es wieder dick wurde und viel Schnee fiel. Vorm. dick von Schnee und Nebel hielten gehen. Mittags aufklarend, steuerten Westl. Pumpen lenz. Sahen viele Humbaks, Finnfische und Vögel beim Schiff. Auch zeigten sich einige Pinguins im Wasser.</p> <p>Hatten keine Beobachtung (<i>gemuthm. Br. = 62°23' S. gemuthm. L. = 59°24' West</i>)</p> <p>Mittags, den 19<sup>ten</sup> Nov. 70 Tage in See 117 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	62°23' Süd	Bekom. Länge 59°24' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags, Luft wieder dick von Nebel und Schnee <i>und starken Schneesturm</i>, Wind Nördl. leicht, hielten gehen. Nachts und Vormittags bis 11<sup>u</sup> Luft und Wetter wie vorher, Wind leicht Nördl. (<i>N. Östl.</i>) hielten gehen. Vorm. 11<sup>u</sup> etwas abklarend, steuerten S.Westl. der Südspitze der Robertinsel zu. Wind Östl. leicht. Pumpen lenz. Sahen an Thieren dieselben wie gestern, blos bemerkten eine andere Art Vogel, Gestalt wie die sogenannten Kaptauben, auch die Größe, aber anders gezeichnet.</p> <p>Mittags, den 20<sup>sten</sup> Nov. 73 71 Tag in See 118 Tage von Hamburg</p> <p>Hatten keine Beobachtung.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

befanden uns NO von der Südspitze der Robertsinsel circ. 10<sup>sm</sup> entfernt

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise in der Bronsfield Str.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Als wir uns der Küste näherten bemerkten wir durch Ferngläser eine große Menge Thiere an Land, konnten aber die Art nicht erkennen, da die Luft heisig und leicht neblig war. Sandten 5 Boote an Land um zu untersuchen. Fanden die Küste (S.O. Robertsinsel) sehr unrein, und von Rocks, jedes Bay war mit diesen gefährlichen Barrikaden umgeben, viele Rocks waren blind. An der Küste lief eine starke Brandung obgleich das Wasser schlicht war und der Wind über Land kam; einige der Rocks liegen 3 – 4<sup>sm</sup> von der Küste entfernt. Nach manchen vergeblichen Versuch, gelang es den Booten je einen Mann an Land zu setzen. Fanden, daß die Thiere welche unsere Aufmerksamkeit erregt hatten Pinguine waren, von welchen es hier wimmelte, und welche bereits in den Nestern Eier hatten. Nahmen einige Pinguine sowie Eier in die Boote und fuhren an Bord zurück. Heißten die Boote. Wieder dick von Nebel und Schnee drehten bei und hielten gehen. Nachts u. Vorm. wie vorher</p> <p>Pumpen lenz. Mittags, den 21<sup>sten</sup> Nov. 73 72 Tage in See 119 Tage von Hamburg<sup>18)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Befanden uns Südl. von der Robertsinsel

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Mittags frische Westl. Briese, zunehmend, Luft dunkel, lagen N.Westl., führten anfangs alle Segel.</p> <p>Mußten aber bald Segel kürzen. Um 2<sup>u</sup> 10<sup>m</sup> brach bei einer ziemlich steifen Böe, unsere Fockraae unter den mittelsten Rackband, nahmen die Hälften an Deck, wo wir fanden, daß die Steuerbordshälfte noch einen Bruch hatte. Briese steif und veränd[er]lich. <i>Kreuzten NWl.</i></p> <p>Nachts flauen veränderlichen Zug, mit Nebel Schnee und Regen. Vormittags aufhellend und flau. Machten die Segel fest und dampften Westl. Pumpen lenz.</p> <p>Mittags hatten keine Beobachtung</p> <p>befanden uns Südlich von Livingstone Island. Mittags, den 22<sup>sten</sup> Nov, 73 73 Tage in See 120 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Nov.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise in der Bronsfield Str.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat 2½.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Mittags dampften im False Bai (Livingstone Isl). Schickten die Boote ab welche Abends mit 14 Seedogs (<i>Seerobben</i>) und beladen mit Pinguineier an Bord kamen. Heißten die Boote. Hatten Nachmittags anfangs leichte N.W. Briese, welche aber bald zu einer steifen Briese auffrischte und von Schnee und Regen begleitet war. Nachts stürmisch aus N.W. mit Regen und Schnee, hielten zwischen Livingstone Isl. und Deception Isl. gegen Vorm. desgl. Mit hoher kurzer See, nahmen viel Seewasser über. Schnitten die Seehundsfelle aus, und füllten das Speck in eine Tang. Mittags Luft abklarend (<i>aufhellend</i>) und Wind abnehmend.</p> <p>Hielten Pumpen lenz.</p> <p>Mittags befanden uns zwischen Deception Isld. &amp; Livingstone Isl.</p> <p>Mittag, den 23<sup>sten</sup> Nov. 73 74 Tage in See 121 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. anfangs leichte veränderliche Briese abwechselnd mit Stillte, machten Dampf auf und dampften nach South Bai um dieselbe zu untersuchen, als wir jedoch selbige erreichten fing es steif an zu wehen, gerade aus [...] Bai mit heftigen Fallwinden.</p> <p>Zugleich bezog sich die Luft und bekamen Nebel und Regen, sodaß wir uns genöthigt sahen die Untersuchung aufzugeben. Hielten Nachts zwischen South &amp; False Bai gehen.</p> <p>Morgens aufhellend obgleich noch ab und an Schnee Nebel und Regen kam. Steuerten längs der S. Beach welche auch der ganzen Länge nach mit den hiesigen Bollwerken (Rocks) versehen ist, obgleich mit den leichten Nördl. Winde unter der Küste sehr schlichtes Wasser war, brandete es jedoch zwischen den Rocks heftig.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns unter S. Beach.</p> <p>Mittags, den 24<sup>sten</sup> Nov. 73 75 Tage in See 122 Tage von Hamburg<sup>19)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. anfang ziemlich klar, versuchten durch die Mortonstraße zu gehen, fanden dort aber keine Passage, da die Straße ganz durch Rocks gesperrt ist, selbst für Boote wird die Straße nur bei sehr schlichtem Wasser zu passieren sein. Mußten daher um Schnee Isl. (Snow Isl) herum gehen. Auch hier bei Snow Isld. fanden wir überall Rocks und blinde Brecher (<i>Brandung</i>). Gegen 5<sup>u</sup> Nachm. Luft dick von Nebel, später starker Schneefall. Nachts u. Vorm. desgl. Wind leicht und sehr veränderlich mit hoher N.W. See (<i>Deinung</i>). Vorm 11½<sup>u</sup> klarte es für eine Minuten etwas auf. Sahen einen sehr hohen Rock O.z.N <sup>a</sup>/K von uns, welcher circa 4<sup>sm</sup> von der Westseite der Insel entfernt war (<i>dann wieder dick von Schnee</i>). Pumpen lenz.</p> <p>Arbeiteten N.Westl. Hatten keine Beobachtung, befanden uns Südl. von Snow Isl.</p> <p>Mittags, den 25<sup>sten</sup> Nov. 73 76 Tage in See 123 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags und Nachts leichte Briese aus N.W. mit Schnee und Nebel. Gegen 3<sup>u</sup> Morgens steife Briese aus S.W. aufhellend; befanden uns N. (zwh) von Rugged Isl. steuerten bei den Winde S.Östl. V.M. machten Dampf auf und steuerten Mittags in eine Bai zwischen Start Point u. Cap Shirreff. Die Bai war sehr unrein und jedenfalls sehr gefährlich. Sahen Mittags 1 Schooner unter Cap. Shirreff und zwei Schooner um Start Point kommen. Pumpen lenz.</p> <p>Hatten keine Beob., Mittags befanden uns W.S.W. von Cap Shirreff circ. 6 Meilen entfernt.</p> <p>Mittags, den 26<sup>sten</sup> Nov. 73. 124 Tage von Hamburg 77 Tage in See</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Die Schooner steuerten nach Cap Shirreff und wir unter Dampf und Segel mit, die Schooner strichen Boote und fuhren an Land auch bemerkten wir einige Zelte am Land. Um 2<sup>u</sup> strichen 3 Boote und ruderten an Land. Hielten mit den Schiffe ab und an. Beim Einbiegen, gerade in der Wendung begriffen, kamen auf einen Rock, das Schiff stieß einigemal sehr hart, so daß Stücke (Holz) vom Bordkiel in die Höhe kamen. Ein Boot kehrte sofort an Bord zurück. Nach 5<sup>m</sup> kamen wieder flott, peilten die Pumpen, fanden daß das Schiff nicht mehr Wasser machte <i>fanden das Schiff aber dicht</i>). Abends 5<sup>u</sup> kamen die Boote an Bord mit 6 Pelzrobben und einigen Seehunden. Abends flau später Nebel. Sprachen den Schooner Flying Fish und steuerten 10<sup>u</sup> Nachts nach Desolation wo wir um 12<sup>u</sup> Nachts in 10 Faden Wasser ankerten. Leichte Briese Nachts; (<i>Wind flau</i>) mit zuweilen sichtiger Luft, zuweilen Nebel u. Schnee. Vorm. desgl. Pumpen lenz. Hielten Dampf.</p> <p style="text-align: right;">Mittags, den 27<sup>sten</sup> Nov. 125 Tage von Hamburg.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Lagen bis zum 1. Dezember Vorm. 10<sup>u</sup> in Desolation, Wetter meist schlecht mit Schnee u. Regen. Hatten wenn das Wetter es einigermaßen erlaubte die Boote aus, bekamen in der Zeit eine Pelzrobbe und mehrere Seehunde. Brachten während der Zeit unsere Fockraae wieder auf, welche wir so gut wie möglich mit Holz und Eisen gelascht hatten. Und machten zugleich Compagnie mit den Schooner Lizzie P. Simons (New York) gegen gleiche Theile vom Fang. Den 1<sup>sten</sup> Dezember Vorm. 10<sup>u</sup> hatten Anker gelichtet, und dampften Cap Shirreff zu um dort Mannschaft zu landen. Hatten den 2<sup>ten</sup> Fischofficier Mr. Root mit 12 Mann an Bord des Schooners, und Captain Potts vom Schooner Lizzie mit seinen 2<sup>ten</sup> Officier und 6 Mann an Bord unseres Dampfers. Leichte S.W. Briese mit sehr hoher Deining aus derselben Richt. Pumpen lenz.</p> <p style="text-align: right;">Mittags, den 2<sup>ten</sup> Dec. 73. 130 Tage von Hamburg.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Anm.: In der Hamburg-Fassung fehlen diese Eintragungen gänzlich, daher wird der Gotha-Vordruck verwendet.

**Tagebuch des Schiffes** Groenland  
während der Reise von Hamburg nach

Stunde	Gest. Kurse Missw.	Wind	Abtr.	Wahre Kurse.	Kn.	Vorfälle und Verrichtungen an Bord.
1						
2						
3						
4						
5						<i>Lagen in Desolation, stürmisches Wetter, Luft dick von Schnee, hatten Dampf auf, suchten die umliegenden Inseln ab fanden nichts.</i>
6						
7						<i>Desolation ist ein guter Hafen geschützt gegen Seegang und allen Winden ausgenommen NOstl. Lagen dieses Etmal über in Desolation. Wetter fortwährend schlecht. Harter stürmischer Wind mit Schnee. Suchten die umliegenden Inseln ab, bekamen 1 Pelzrobbe und verschiedene Seedogs. Hatten Dampf auf. Wind N. bis NW. Pumpen lenz.</i>
8						
9						<i>Mittags den 29<sup>sten</sup> Nov. 73. 127 Tage von Hamburg.</i>
10						
11						<i>Lagen noch am Anker, Wetter wie vorher, hatten Dampf auf. Mitt., d. 30<sup>sten</sup> Nov. 73. 128 Tage von Hamburg Pumpen lenz.</i>
12						
13						<i>Heute Wetter etwas besser, sprachen mit der Lizzi P.Simons und kamen die Captaine überein in Compagnie zu fangen. Hatten Dampf auf u. hielten Pumpen lenz. Mittags, d. 1 Dez. 73. 129 Tage von Hamburg<sup>20)</sup></i>
14						
15						<i>Nachmitt. machten alles fertig um morgen nach Cap Schirreff zu gehen wo wir 12 Mann für längere Zeit landen wollten, sandten 12 Mann unserer Mannschaft an Bord der Lizzie P. Simons um mit der nächsten Gelegenheit nach Rugged Isl. zu gehen und dort Window Isl. und Rugged Isl. Harbour zu besetzen. 10<sup>u</sup> Vm. lichteten Anker und dampften nach See. Wind S.W. Luft abwechselnd hell und neblig. Hohe S.W. See. Hatten Pumpen lenz. Mittags, den 2<sup>ten</sup> Dez. 73. 130 Tage von Hamburg<sup>21)</sup></i>
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						

**Gesamtkurs und Distanz:**

Schiffsort nach der Loggerechnung auf: \_\_\_\_\_ und  
Schiffsort nach astr. Beobachtungen auf: \_\_\_\_\_ und

Unterschied seit der letzten Vergleichung: \_\_\_\_\_ und

\_\_\_\_\_ Mittags, den \_\_\_\_\_ 187  
Tage in See.

1873  
Mon.  
Nov.

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags landeten den Fishing Officier Mr. Omev und den Steuerman Mr. Küper an Cap Shirreff mit 12 Mann. Versehen mit Segel und Spieren zum Aufschlagen eines Zeltes, so wie 1 Ofen und Proviant. Dann steuerten N.Östl. Abends gingen durch die Nelsonstraße und ankerten 3<sup>u</sup> Morgens in Potters=Cove (King George Isl. S.O Seite). Hatten steife S.W. Briese mit dunkler Luft. Vorm. stürmisch, Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 3<sup>ten</sup> Dezember 73 31 Tage von Hamburg.</p> <p>Lagen bis zum 4<sup>ten</sup> Dec<sup>22)</sup>. Morgens 5<sup>u</sup> Potters=Cove vor Anker, hielten Dampf, nahmen in der Zeit 8 Fässer Trinkwasser an Bord und bekamen einige Seedogs.</p> <p>Hielten Pumpen lenz. Den 4<sup>ten</sup> Dez. Morgens 5<sup>u</sup> hatten Anker auf und dampften aus Potters=Cove. Steuerten N.Östl. Briese leicht Westl.</p> <p>Mittags, den 5<sup>ten</sup> Dez. 73 133 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. anfangs Stille, später mäßige N.Östl. Briese, ab und zu Nebel. Steuerten N.Östl. Nachts Briese aufsteifend, stürmisch, mit Schnee und Nebel, kamen nichts weiter. Morgens gegen 7<sup>u</sup> Wind Nördl. holend und abnehmend dampften weiter N.Östl. Luft abwechselnd sichtig mit dicken Nebel. Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns zwischen Elephant Isl. und King George Isl.</p> <p>Mittags, den 6<sup>ten</sup> Dez. 73 134 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeere

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Nachmittags mäßige Nördl. Briese, ab und an <i>dick von</i> Nebel steuerten nach den Seals Rock (N.W. Spitze Elephant Isl.), wo wir um 5<sup>u</sup> in 10 Faden Wasser ankerten. Sandten die Boote ab, um die Rocks zu untersuchen konnten jedoch der hohen See und furchtbare Brandung wegen bloß an einen Rock landen. Bekamen dort 6 Pelzrobben. Nachts hohe Dünung, Luft dicker Nebel u. Schnee. Morgens 6<sup>u</sup> schickten die Boote wieder ab und gelang es denselben an einen anderen Rock zu landen, bekamen 6 Pelzrobben. Hielten Dampf. Pumpen lenz. Lagen zwischen Sealrocks vor Anker. <i>Wind N.O. und Östl. frisch</i></p> <p>Mittags, den 7<sup>ten</sup> Dez. 73. 135 Tage von Hamburg.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Mittags leichte Briese aus O.N.O. u. Östl, Nachts 12<sup>u</sup> stürmisch, Schiff <i>fiug</i> an zu treiben da der steinige Boden keine Ankergründe bietet, lichteten Anker und flüchteten. Dampfden Nordwärts. Morgens Wind abnehmend mäßig, hielten der dicken nebeligen Luft wegen unter kleinen Segeln gehen. Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns Nördl. von Seals Rock</p> <p>Mittags, den 8<sup>ten</sup> Dez. 73. 136 Tage von Hamburg.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeere

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags leichte Nördl. Briese, aufhellend, arbeiteten wieder nach Seals Rock und ankerten wieder in 10 Faden Wasser. Hielten Dampf. Streichen die Boote, welche aber un verrichteter Sache wieder kamen, da der furchtbaren Brandung und hoher See wegen nirgends zu landen war. Nachts leichte Östl. Briese von Schnee und Nebel begleitet. Deining noch immer hoch aus N.O. Vorm. desgl. Pumpen lenz. Lagen zwischen den Seals Rock vor Anker.</p> <p>Mittags, den 9<sup>ten</sup> Dez. 73 137 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags, Wind und Wetter wie vorher, Deining bedeutend abnehmend. Strichen die Boote welchen es gelang an einigen Stellen zu landen. Bekamen 3 Seehunde und 8 Pelzrobben. Abend kam Kapt. Appellmann (von Schoner Thomas Hunt aus Stonington) an Bord. Derselbe hatte sich mit 5 Mann auf einen Rock in eine Höhle stationiert und in 15 Tagen 66 Pelzr. bekommen. Hielten Dampf. <i>Nachts hohe See bei schlechtem Wind.</i> Pumpen lenz. Vorm. Wind und Wetter unverändert, Deining zunehmend.</p> <p>Lagen vor Anker zwischen den Sealsrocks. (Elephant Isld.)</p> <p>Mittags, den 10<sup>ten</sup> Dez. 73 138 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeere

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Nachm. schickten die Boote ab welche 4<sup>u</sup> ohne gelandet zu haben wieder zurück kamen. 5<sup>u</sup> lichteten Anker und steuerten unter Dampf den S.W. Ende von Elephant Isl. zu. Luft ziemlich sichtig, Wind leicht aus N.O. 6<sup>u</sup> Briesse zunehmend mit Luft dick vom Schnee und Nebel. Ließen Dampf fallen und stoppten die Maschine. Hielten unter kleinen Segeln gehen. Nachts desgl. Steife Briesse, Schnee, und Nebel. Vorm. Wind abnehmend, Luft sichtiger machten Dampf und dampften S.Östl. Gleich darauf harter Wind aus SO mit Schnee und Nebel mußten wieder beidrehen.</p> <p style="text-align: center;">Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns an der West Seite von Elephant Isl.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								<p>Mittags, den 11<sup>ten</sup> Dez. 73. 139 Tage von Hamburg.</p>

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Dies Etmal hindurch hatten S.O. Sturm mit Schnee und Nebel, hielten Gehen. Pumpen lenz, hielten Dampf.</p> <p>Befanden uns unter der S.W. Spitze von Elephant Isl.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								<p>Mittags, den 12<sup>ten</sup> Dez. 73. 140 Tage von Hamburg</p>

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. u. Anfang der Nacht stürmisch aus SO mit hoher See, von Schnee und Nebel begleitet. Nachts u. Morgens Wind abnehmend, Luft abklarend. Sahen Sealsrock. Machten Dampf auf und steuerten nach denselben. Vorm. Wind flau u. veränderlich mitunter Stillte						
A		Pumpen lenz.						
E		Unter Seals Rock		Mittags, dan 13 <sup>ten</sup> Dec. 73.				
Z		141 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		12 <sup>u</sup> 30 <sup>m</sup> befanden uns unter Sealsrock und strichen die Boote. Hiermit beschäftigt stieß das Schiff 3 <sup>mal</sup> auf einen blinden Rock heftig, ohne jedoch sitzen zu bleiben.						
A		5 <sup>u</sup> kamen die Boote zurück mit 4 Pelzrobben und 3 Seehunden, Setzten Segel und standen Östl. Wind mäßig aus Norden, ( <i>N.Ostl.</i> ) Nachts stürmisch aus SO m. Schnee und Nebel.						
E		Vorm. Wind abnehmend u. Luft aufhellend, 11 <sup>u</sup> machten Dampf auf und steuerten nach den Rocks an der Nord Seite von Elephant Isl. um selbige zu untersuchen. Schiff machte nicht mehr Wasser wie früher. Pumpen lenz.						
Z		Nordseits von Elephant Isld.						
M							Mittags, den 14 <sup>ten</sup> Dec. 73.	
V		142 Tage in See.						

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von nach

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Mittags, 2 <sup>u</sup> erreichten dieselben und strichen die Boote, 4 <sup>u</sup> kamen dieselben zurück, hatten keine Robben gefunden. Setzten Segel und dampften Östl. Wind mäßig aus Nord, 11 <sup>u</sup> wendeten und steuerten wieder nach Sealsrocks wo wir 2 <sup>u</sup> Nachts hinkamen und die Boote abschickten. 4 <sup>u</sup> Morgen kamen d. Boote zurück, hatten an allen Rocks gelandet ohne mehr als 4 Pelzrobben gefunden zu haben. Setzten Segel und steuerten nach den S.W. End von Elephant Isld. wo wir um Mittag in 15 Faden Wasser ankerten. Wetter schön, gegen Mittag Stillte.  Befanden uns vor Anker, unter den S.W. End von Elephant Isld.  Mittags, den 15 <sup>ten</sup> Dez. 73 143 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								1 <sup>u</sup> Nachmittags schickten die Boote nach den umliegenden Rock, 7 <sup>u</sup> Abends kamen die Boote an Bord, hatten alle umliegenden Rocks abgesucht und brachten 30 Pelzrobben, einige Seehunde u. Seeelephanten an Bord. Abends Stillte ( <i>Nebel</i> ) u. Regen. Nachts mäßige S.W. Briese. 2 <sup>u</sup> Nachts mußten flüchten, da der Anker auf den felsigen Boden nicht hielt. Dampften die Südspitze von Elephant Isld. entlang Clarence Isld. zu V.M. mäßige S.W. Briese mit bewölkter Luft. Steuerten längst Clarence Isl.  Ostseits von Clarence Isld.  Mittags, den 16 <sup>ten</sup> Dez. 73. 144 Tage von Hamb.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. mäßige & frische S.W. Briese, 5 <sup>u</sup> befanden uns unter den Nordpoint von Clarence Isld. Schickten die Boote ab um die Ostküste der Insel abzufahren. 9 <sup>u</sup> Abends kamen die Boote zurück mit 4 Pelzrobben. M. & Nachts still. Vorm. leichte S.W. Briese, sandten die Boote an die Nordseite der Insel. Dieselben kamen gegen Mittag mit 14 Pelzrobben zurück. Setzten Segel und arbeiteten Westl. Sahen den Schooner Thomas Hunt. Pumpen lenz.						
A								
E								
Z		Befanden uns unter der Nordspitze von Clarence Isld.						
M		Mittags, den 17 <sup>ten</sup> Dez. 73 145 Tage von Hamburg.						
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. SW Briese mäßig, Luft dick von Nebel, arbeiteten Westlich unter allen Segeln. Vorm. Luft abklarend und landeten Boote bei Cap Walker (Clarence Isld.) fanden jedoch keine Robben. Nahmen die Boote an Bord. Steuerten längst Clarence Isld.						
A								
E		Pumpen lenz.						
Z		Unter Clarence Isld. Mittags, den 18 <sup>ten</sup> Dez. 73 146 Tage von Hamburg						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittag dampften S. Westl. längst der S. Seite von Clarence Isld. Wind S.W. gegen Abend zunehmend. Nachts stürmisch <i>aus S.W.</i>, liessen Dampf fallen und lagen unter gerefften Segeln. Morgens Wind abnehmend zur leichten <i>S.W.</i> Briese, 8<sup>u</sup> dampften weiter. Mittags abnehmend leichte Briese und Stillte.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns unter der Südküste von Elephant Isld.</p> <p>Mittags, den 19<sup>ten</sup> Dez. 73. 147 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. Stillte, gegen 5<sup>u</sup> befanden uns an der S.W. Seite von Elephant Isld. Sandten die Boote an Land, welche mit 8 Pelzrobben, Abends zurückkamen. Nachts steife Briese aus N.O. steuerten S.S.W. Cap Melville zu. Luft dick von Regen Schnee und Nebel. Wind zunehmend, stürmisch 5<sup>1/2</sup><sup>u</sup> Morgens sahen Cap Melville circ. 2 Sm entfernt, steuerten Potters-Cove zu. V.M. Stürmisch mit dicker Luft, mußten häufig beidrehen. Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns unter der Südküste von King George Isld.</p> <p>Mittags, den 20<sup>sten</sup> Dez. 73 148 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachmitt. 2½ <sup>u</sup> ankerten in Potters-Cove. Luft dick von Schnee und Nebel. Wind heftig stürmend aus Ost. Nachts und Vorm. desgl. Nahmen eine kleine Reparatur an der Maschine vor.						
A		Pumpen lenz.						
E		Lagen vor Anker in Potters-Cove						
Z		Mittags, den 21 <sup>sten</sup> Dez. 73 149 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachmittags Wind abnehmend, Abends leichte S.O. Briese, desgl. Nachts mit schönen Wetter, Morgens desgl. Morgens sandten 2 Boote durch Field Str.						
A		Vorm. Leichter Südl. Zug. Luft häufig dick vom Nebel.						
E		Pumpen lenz.						
Z		Lagen in Potters-Cove vor Anker						
M		Mittags, den 22 <sup>sten</sup> Dez. 73.						
V		150 Tage von See						

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.	
N		<p>Nachm. kehrten die Boote zurück mit 5 Seehunden, die Boote hatten der hohen See wegen nur an wenigen Stellen landen können. Wind Nachmittags sehr leicht. Nachts still mit schönen Wetter. Vorm. desgl. Da die Reparatur an der Maschine beendigt war machten 10<sup>u</sup> Vm. Dampf auf. 12<sup>u</sup> lichteten Anker und dampften aus den Hafen Westl.</p> <p>Befanden uns vor Potters-Cove.</p>							
A									
E									Pumpen lenz.
Z									Mittags, den 23 Dez. 73.
M									151 Tage von Hamburg.
V									

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.	
N		<p>Nachm. und Nachts, hatten theils helles theils neblisches Wetter. Wind leicht, mitunter Stillte. Förderten die Reise unter Dampf u. Segel. Abends gingen durch Fieldstrait und 2<sup>u</sup> Nachts kamen nach Dessolation wo wir ankerten. Rest der Nacht Stillte, Luft dick von Nebel. Pumpen lenz.</p> <p>Dessolation Harbour.</p>							
A									
E									Mittags, den 24 <sup>sten</sup> Dez. 73
Z									152 Tage von Hamburg.
M									
V									

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags &amp; Nachts Wind leicht und sehr veränderlich. Luft meistens dick von Nebel. Morgens hatten Stillte mit schönem klaren Wetter. 5<sup>u</sup> nahmen Anker auf und dampften nach Cap Shirreff welches wir 7½<sup>u</sup> erreichten. Nahmen sowohl unsere, sowie die vom Schooner Lizzie. P Simons dort stationierten Leute an Bord, mit 23 Pelzrobben. Mittags 11<sup>u</sup> verließen Cap Shirreff und dampften nach Rugged Isl. Pumpen lenz.</p> <p>Cap Shirreff</p> <p>Mittags, den 25<sup>sten</sup> Dez. 73. 153 von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Mittags sprachen den Dampfer Francis Allin. Nachmittags 3<sup>u</sup> erreichten Rugged Isl. Harbour wo wir in 10 Faden Wasser ankerten. Nahmen unsere Leute vom Schooner an Bord. Hatten schönes Wetter mit leichten veränderl. Wind.</p> <p>Vormittags schickten die Boote ab, jedoch ohne Erfolg. Pumpen lenz.</p> <p>Lagen zu Anker in Rugged Isl. Harbour.</p> <p>Mittags, den 26<sup>sten</sup> Dez. 73. 154 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. schönes Wetter Stillte. Schickten die Boote ab, welche Abends erfolglos wieder kamen. Nachts u. Vorm. Wetter desgl. Morgens 4 <sup>u</sup> sandten 3 Boote nach Snow Isld. Pumpen lenz.  Rugged Isld. Harbour.  Mittags, den 27 <sup>sten</sup> Dez. 73. 155 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags Stillte mit schönen klaren Wetter. 4 <sup>u</sup> kamen die Boote zurück mit einer Pelzrob. beladen mit Seehunden. Nachts u. Morgens leichte N.Westliche Briesse mit schönen Wetter. 2 <sup>u</sup> Morgens lichteten Anker und dampften aus Rugged Isld. Harb. Nördl. um Rugged Isl. und dann nach Schnow Isld. Vorm. leichte N.W. Briesse Luft mitunter dick von Schnee. 9½ landeten mit 4 Booten an Schnow <sup>23)</sup> Isld. kamen 12 <sup>u</sup> zurück mit 4 Pelzrobben und einer Quantität Seehunde  Pumpen lenz.  Befanden unter der Westküste von Snow Isld.  Mittags, den 28 <sup>sten</sup> Dez. 73 156 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1873  
Mon.  
Dez

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Mittags Stillte mit schönen klaren Wetter, ankerten unter einen hohen Rock in 23 Faden Wasser. 1 <sup>u</sup> strichen 5 Boote welche Abends wieder an Bord kamen und 13 Pelzrobben und circ. 70 Seehunde sowie einige Seeelephanten mitbrachten. Nachm. leichte S.O. Briese oder Stillte. Abends leichte Briese aus SSW. Zunehmend, schönes Wetter. 12 <sup>u</sup> Nachts lichteten Anker und dampften Südwest. Rest der Nacht und Morgens frische S.S.W. Briese mit klarer Luft. 2 <sup>u</sup> Nachts stoppten Maschine, arbeiteten unter allen Segeln Südwestwärts. Vorm. Wind und Wetter wie vorher. Schnitten Felle aus.  Pumpen lenz.  Südl. von Snow Isld.  Mittags, den 29 <sup>sten</sup> Dez. 73 157 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags holte der Wind Östl. leicht, Luft dick vom Schnee, desgl. Nachts bis 3 <sup>u</sup> wen[n] es aufhellte Wind SO. Lagen SW bis 6 <sup>u</sup> dann Wind SSW holend, mäßige Briese mit klarer Luft wendeten S.Ostwärts Vorm. sahen die umliegenden Inseln sowohl wie Trinity Land. Vormittags setzten und verstaute 139 Seehundfelle.  Pumpen lenz.  Mittags, den 30 <sup>sten</sup> Dez. 73. 158 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge
63°17' Süd	62°36' West nach Peilung

1873  
Mon.  
Dez

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags hatten anfangs frische S.S.W. Briese bei hellen Wetter, 6 <sup>u</sup> Abends Stille, lagen S.Östl. Machten Dampf auf und steuerten nach den Farewell Rocks wo wir 8 <sup>u</sup> Abends hinkamen und 4 Boote strichen. 2 <sup>u</sup> Nachts kamen die Boote an Bord mit 14 Seehunden, sahen keine Pelzrobben. 2 <sup>1/2</sup> <sup>u</sup> dampften nach Hoseason Isld. Nachts hindurch Stillte mit schönen klaren Wetter. 7 <sup>u</sup> Morgens frische S.W. Briese mit häufigen Nebel. Erreichten Hosaeson Isld. 7 <sup>1/2</sup> <sup>u</sup> konnten aber der hohen Deinung wegen, nicht landen. Stoppten Maschine u. setzten Segel. Vorm. Wind wie vorher, Luft häufig dick von Schnee u. Nebel. Lagen N.Westl.
A								
E								
Z							Pumpen lenz.	
M							Befanden uns Nördl. von Hosaeson Isld. Mittags, den 31 <sup>sten</sup> Dez. 73. 159 Tage von Hamburg	
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts Wetter wie vorher. Kamen gegen 3 <sup>u</sup> in Lee von Low Isld. 3 <sup>1/2</sup> <sup>u</sup> wendeten S.Ostw. Abends und Nachts lagen S.Westl. Morgens 5 <sup>u</sup> lanzten einen Humpback vom Schiff aus u. da das Wetter etwas heller war strichen 2 Boote, konnten aber nicht festkommen. Vorm. frische S.West Briese mit aufhellender Luft, lagen NWestw.
A								
E							Pumpen lenz.	
Z							Befanden uns unter Low Isld.	
M							Mittags, den 1 <sup>sten</sup> Jan. 74 160 Tage von Hamb.	
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. steife S.W. Briese zunehmend, Nachts stürmisch aus Süd. Abends 8 <sup>u</sup> strichen 4 Boote, da wir uns ziemlich nah unter Low Isld. befanden, welche 2½ <sup>u</sup> Nachts an Bord mit 13 Pelzrobben und 8 Seehunden. Morgens und Vorm. stürmisch aus S.W. mit abwechseln[d] klarer oder dunkel bezogener Luft. Hielten gehen zwischen Low & Smith Isld.
A								
E							Pumpen lenz.	
Z							Befanden uns zwischen Low. Isld. und Smith Isld.	
M							Mittags, den 2 <sup>ten</sup> Jan. 74 161 Tage von Hamburg.	
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. Wetter wie vorher gegen Abend abnehmend. Hielten Nachm. u. Nachts unter den N.W. Ende von Low. Isl. gehen Nachts leichter Südl. Wind gegen Morgen abnehmend. 4 <sup>u</sup> Morgens schickten 4 Boote ab. 9½ <sup>u</sup> kamen 2 Boote und 11 <sup>u</sup> kamen 2 Boote zurück mit 7 Pelzrobben und einigen Seehunden. Vormittags abwechselnd leichten veränderlichen Wind mit Stille, Luft häufig dick von Nebel.
A								
E							Pumpen lenz.	
Z							Befanden uns unter der Westküste von Low Isld.	
M							Mittags, den 3 <sup>ten</sup> Jan. 74 162 Tage von Hamburg.	
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. anfangs dick von Nebel, gegen 4<sup>u</sup> etwas aufhellend mit leichter Südl. Briese mitunter Stillte. 4<sup>u</sup> schickten 4 Boote ab welche 9½<sup>u</sup> mit 35 Seehunden an Bord kamen. Nachts leichte Briese aus N &amp; N.W., Luft dick von Nebel mit Regen. Steuerten Süd bis 4<sup>u</sup> Morgens, dann drehten bei u. lagen back bis 8<sup>u</sup>. Von 8 – 10<sup>u</sup> steuerten Nördl. Beim Wind, dann wendeten und lagen S.Westw. Vorm. mäßige N.W. Briese mit dicker Luft und Regen. Hohe Westl. Deinung.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 4<sup>ten</sup> Januar 74 163 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dies Etmal hindurch theils dicken Nebel, theils Schnee u. Regen mit N.Östlich. Wind, Nachm. Wind mäßig. Nachts hindurch zunehmend und Vorm. stürmisch. <i>See hoch und wild.</i></p> <p>Nachm. steuerten S.W. Nachts trieben unter kleinen Segeln, Morgens steuerten Süd circa 6<sup>sm</sup>, dann legten wieder back und trieben N.Westl. Pumpen lenz.</p> <p>Mittags Wind abnehmend.</p> <p>Mittags, den 5<sup>ten</sup> Januar 74 164 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch flauen Nördl. Wind, Luft dick von Nebel und Regen. Lagen Westw. Unter kleinen Segeln. <i>Hohe Deinung aus West.</i> Pumpen lenz.
A								Mittags, den 6 <sup>ten</sup> Januar 74 165 Tage von Hamburg.
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite	_____	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Luft anhaltend dick von Schnee & Nebel, Wind erst Nördl, dann N.Östlich holend, bis zum harten stürmischen Wind zunehmend. See hoch und unregelmäßig. Lagen unter kleinen Segeln Nördl. Sahen mehrere Eisberge.
A								Nachm. salzten 120 Pelzrobberfelle sorgsam in 2 Fässer.
E								Pumpen lenz.
Z								Mittags, den 7 <sup>ten</sup> Januar 74 166 Tage von Hamburg
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite	_____	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch Sturm aus (N)Osten, lagen Südl. (S.Östl.), See hoch und wild. Sahen mehrere Eisberge. Nachmittags & Nachts Luft dick von Nebel, Regen & Schnee. Morgens aufhellend. Sahen Land OSO & Ost am Kompas von uns.						
A								
E		Pumpen lenz.						
Z		Hatten Mittags eine Beob. welche aber der schlechten Kimm wegen nicht sehr genau war.						
M		Mittags, den 8 <sup>ten</sup> Januar 167 Tage von Hamburg						
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	64°19' Süd	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Mittags Wind abnehmend, gegen 6 <sup>u</sup> Stille mit schönen Wetter und klarer Luft, machten Dampf auf und dampften Grahmland zu. 7 <sup>u</sup> befanden uns zwischen Rocks und Riffs welche nahe unter der Küste lagen und strichen 4 Boote um die Rocks abzusuchen, da die Küste an den meisten Stellen in einer mehrere hundert Fuß <sup>24)</sup> hohen senkrechten Schnee- od. Eismauer endete. Ein fortwährender Donner erfüllte die Luft, welcher von dem Bersten des Eises herzurühren schien. Unzählige Rocks waren hier, welche große schöne Bassins bildeten, zu denen schmale Passagen führten, welche letztere aber häufig durch Eisberge gesperrt wurden. An der Seeseite stand eine furchtbare Brandung, aber in den Bassins war das Wasser ganz schlicht, sodaß wir sehr leicht landen konnten. Unser Landungsplatz befand sich auf circ. 64°45' Süd. Länge ist wegen Unzuverlässigkeit unseres Chron. und Mangel an Beob. nicht anzugeben. Pelzrobbe war keine Spur von zu sehen, Penguins wenige. 2 <sup>u</sup> Nacht kamen die Boote, an Bord, beladen mit Seehunden welche aber auch Alle waren welche gesehen wurden. <sup>25)</sup> 3 <sup>u</sup> mäßige N.O. Briese dampften etwas ab von der Küste, dann stoppten Maschine u. setzten Segel. Lagen N.W. beim Winde. Vorm. desgl. Hatten die Küste in Sicht. Pumpen lenz						
A								
E								
Z								
M								
V		Mittags, den 9 <sup>ten</sup> Jan. 74						

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	64°2' Süd	Observ. Länge 64°56' West <sup>26)</sup>

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags leichte abnehmende Briese aus N.O. 1 <sup>u</sup> wendeten S.Ostw., Abends Stillte. 10 <sup>u</sup> machten Dampf auf und steuerten auf ein Südlicheres Cap zu. 2 <sup>u</sup> Morgens befanden uns nahe unter einer Menge Rocks welche hier unter der Küste in erstaunlicher Menge lagen. 2 <sup>u</sup> strichen 4 Boote. Fanden eine tiefe Bucht hier in welcher eine Menge Rocks und kleine niedrige Inseln lagen, auch einige blinde Brecher. Das Wasser hatte eine schmutzig braune Farbe ( <i>Wasser rotbraun und schleimig</i> ) und sahen eine Menge Humpbacks und Sulphurbottom. Diese Bucht endete in eine Straße oder Fahrt, welche sich soweit das Auge reicht und in einer blauen Bucht welche hier fast regelmäßig Wasser verkündet, endete. Das Land machte überhaupt den Eindruck als ob es kein festes Land wäre, sondern bloß aus Inseln bestände, da wir über denselben noch mehrere blaue Luftstreifen sahen, welche Straßen oder Inlets zu verkünden schienen. Das Land war hier wie überall im Süden hoch und gebirgig. Die Küste überall zwischen den Kaps eine hohe senkrechte Eismauer bildend. Von diesen Eismauern fielen häufig große Theile mit einem donnerähnlichen Geräusch ab und ins Wasser.
A								
E								
Z								
M								
V								Pinguins und Seehunde schienen bedeutend abzunehmen, dagegen waren hier eine große Menge von den sogenannten Schaggs, Seedogs, und Leoparden fanden nur einzelne vor. Die Farbe des Wassers schien von unzähligen kleinen Thierchen herzurühren. Eisberge sahen bloß in der Bucht und zwischen den Rocks

Gegen 11<sup>u</sup> kamen die Boote an Bord mit wenigen Seehunden u. Leoparden. Dampfeten etwas von der Küste ab und setzten Segel. Stoppten Mittags die Maschine. Pumpen lenz.

Unser Landungsplatz befand sich auf circ. 64° 55' S.  
Nachmittags salzten u. verstaute 112 Seehundfelle.

Mittags, den 10<sup>ten</sup> Jan. 74.

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags Stillte gegen Abend leichte Briese aus SW mit leichten rasch vorübergehenden Schneeschauern. Wasser schlicht. Nachts desgl. Steuerten N.N.O. längst der Küste. Morgens 8 <sup>u</sup> befanden uns wieder unter ziemlich weit von der Küste abliegenden Rocks, drehten bei und strichen 4 Boote um selbige zu untersuchen. Die Boote fanden nichts jedoch sahen wir einige Seedogs vom Schiff aus im Wasser, von welchen wir einige erlegten und an Bord holten. Die Küste war wegen leichten zerschlagenen Eis nicht zu erreichen 11 <sup>u</sup> kamen die Boote an Bord. Steuerten N.N.O. weiter. Mittags befanden uns Westl. von einer Menge Rocks u. Riffs, von welchen einige blind waren, dieselben lagen circ. 10 <sup>sm</sup> von der Küste entfernt.
A								
E								
Z								Wind S.W. mit schönen Wetter und schlichten Wasser. Sahen Vorm. einige Eisberge. Hatten Beobachtungen
M								
V								Mittags, den 11 <sup>ten</sup> Jan. 74 170 Tage von Hamburg.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	64°6' Süd	Observ. Länge 63°27' West <sup>*)</sup>

Anm:\*) In der Hamburg-Version wurde mit roter Tinte die Observ. Länge von 23° auf 63° ausgebessert.

1874  
Mon.  
Jan

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von nach

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Mittags fanden, daß das Land sich von hier Östlicher streckte. 1 <sup>u</sup> bemerkten eine tiefe und breite Bucht, <sup>27)</sup> steuerten S.Östl. darauf zu. 4 <sup>u</sup> strichen Boote um die Bucht zu untersuchen. Fanden die innen Seite der Bucht mit kleinen Eisbergen und zerschlagenem Eis angefüllt, so daß wir nicht weit genug vordringen konnten um zu untersuchen, ob die Bucht in eine Straße endete oder nicht. Fanden in der Bai nichts u. außerhalb nur einige Seehunde. 9½ <sup>u</sup> kamen die Boote an Bord.
A								Nachmittags hatten sehr leichten Wind, später Stille. Nachts hindurch desgl. 7½ <sup>u</sup> Morgens setzten die Maschine in Gang und dampften Cap Cockburn zu, welches wir Vorm. erreichten. Doch ragte das Land hier, so steil aus den Meere hervor, daß wir gar keine Landung versuchten.
E								Sahen einige gefährliche Brecher. W.z.N. <sup>a</sup> /K & circ. 8 <sup>sm</sup> von Cap Cockburn entfernt, dampften zwischen den selben und den Cap, welches rein zu sein schien, hindurch. Luft dunkel mit Stille. <i>Gutes Wetter.</i>
Z								Pumpen lenz.
M								Hatten keine Beobachtung.
V								Mittags, den 12 <sup>ten</sup> Jan. 74 171 Tage von Hamburg.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags flau u. Stille. Dampften Hosaeson Isld. zu. Sahen Intercurrence, Small & Two Hummock Isld. welche jedoch nicht so liegen als in der Karte gezeichnet ist. Außerdem lag noch eine Insel eben Östl. von Cap Cockburn und noch unter der Küste. 3 <sup>u</sup> erreichten Hoseason Isld. und strichen 4 Boote. Es kehrten dieselben mit einigen Seedogs zurück.
A								Pelzrobben war keine Spur von zu sehen. Abends Luft dunkel mit etwas Nebel, leichter N.Östl. Wind. Hielten S.Östl. Morgens Stillte desgl. Vorm. 10 <sup>u</sup> ließen Maschine angehen und dampften O.S.Östl. in Hughs Golf.
E								Pumpen lenz.
Z								Hatten keine Beobachtung.
M								Befanden uns in Hughs Golf.
V								Mittags, den 13 <sup>ten</sup> Jan. 74 172 Tage von Hamburg.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags befanden uns unter den Ostland von Hughs Golf, etwas Südl., als da wo wir am 30. Dez gelandet hatten. Steuereten Südl. und liefen in eine große Bai ein, fanden jedoch mit 45 Faden nirgends Grund. 4½<sup>u</sup> schickten die Boote ab. Überall fanden Kanäle und soweit wir auch vordrangen nichts wie Inseln und Rocks. Abends u. Nachts Stillte. Bekamen cirka 100 Seehunde. S.Östl. von dieser Bai war eine andere tiefe Bai, voller Rocks und kleinen Inseln. Beide Bais hatten einen Ausgang nach Norden, den Meer zu. Morgens 3<sup>u</sup> nahmen die Boote an Bord und dampften nach See. Gegen 6<sup>u</sup> bekamen eine mäßige Nördl. Briese, stoppten Maschine und setzten Segel. Mittags befanden uns unter Austern<sup>28)</sup> Rocks, welche wir W.N.W<sup>a/K</sup> peilten und ungefähr 6<sup>sm</sup> von entfernt waren.<sup>29)</sup></p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns cir. 6<sup>sm</sup> O.S.O. von Austern Rocks</p> <p>Mittags, den 14<sup>ten</sup> Jan. 74 173 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags hatten flauen Östl. Wind od. Stillte, Luft dick von Nebel u. Schnee lagen Nordw. Abends etwas heller peilten Austern Rocks West<sup>a/K</sup> circ. 10 Seem. entfernt. Nachts hindurch leichte N.Östl. Briese, lagen N.Westl. Morgens 6½<sup>u</sup> hatten Westspitze von Deception Isld. N.z.W<sup>a/K</sup> von uns circ. 10<sup>sm</sup> entfernt. Wendeten Östlich. Vorm. Wind zunehmend, 11½<sup>u</sup> wendeten Westl von den Tower Isld. wo wir einige kleine Rocks verstärkt zwischen Eisbergen sahen. Salzten und verstaute 131 Seehundfelle.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Hatten keine Beob. Befanden uns W.N.W. von Tower Islds.<sup>30)</sup></p> <p>Mittags, den 15<sup>ten</sup> Jan. 74. 174 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südl. Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.	
N		Nachmittags steife zunehmende Briese, stürmisch. Abends lagen unter dicht gerefften Marssegeln. 8 <sup>u</sup> befanden uns unter Deception Isld., halseten S.Ostwärts, 11 <sup>u</sup> halsten Nordwärts, 2½ halseten wieder S.Ostw. Nachts hatten schweren Sturm aus N.O. mit vielen Schnee u. dicker Luft. 12 <sup>u</sup> Nachts machten V.Marssegel fest. See sehr hoch und wild. 9 <sup>u</sup> Vorm. abnehmender Wind und Luft aufhellend. Gegen Mittag flau.							
A									
E							Pumpen lenz.		
Z		Hatten keine Beobachtung.					Mittags, den 16 <sup>ten</sup> Jan. 74 175 Tage von Hamburg.		
M									
V									

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.	
N		Nachm. flau Briese aus N.O. mit Nebel und Schnee. Setzten Segel und lagen N.Westl. beim Winde, Abends Luft abklarend. Sahen Deception Isld. so wie Sail Rock, zwischen welchen wir 10 <sup>u</sup> passierten. Da wir an Deception Isl. keinen guten Platz zum landen finden konnten, und der Wind uns nicht erlaubte Östl. zu kommen, steuerten wir nach Snow Isld. Nachts dick von Nebel. Gegen Morgen aufhellend, befanden uns unter der S. Küste von Snow. Isl. Hatten jedoch trotz des vorhergegangenen schweren Sturm aus N.O. hier noch so hohe S.W. Deining, daß es unmöglich war zu landen. Vorm. Wind wieder zunehmend, stürmisch aus N.O. machten kleine Segel und lagen S.Ostwärts beim Winde bis 11 <sup>u</sup> dann halsten Nordwärts.							
A									
E							Pumpen lenz.		
Z		Befanden uns Südl. von Snow Isld.					Mittags, den 17 <sup>ten</sup> Januar 176 Tage von Hamburg.		
M									
V									

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. stürmisch aus N.O., mit hoher wilder See. Lagen unter kleinen Segeln N.Westwärts. Luft dick von Schnee und Nebel. Gegen 4<sup>u</sup> Luft etwas heller, sahen denselben Rock unter dem wir schon einmal geankert hatten, holten back um das Schiff in der Nähe desselben zu halten. Gegen Abend Wind abnehmend. Nachts mitunter flauen veränderlichen Zug abwechselnd mit Stille, Luft dick von Nebel. Morgens leichte veränderliche Briese, Luft theils hell, theils dick von Nebel. Steuerten so nah der Küste wie möglich und strichen 9<sup>u</sup> 4 Boote. Vorm. Wind S. Westl. holend und auffrischend. Pumpen lenz.</p> <p>Hatten keine Beobacht. Befanden uns unter Snow Isld. Mittags, den 18<sup>ten</sup> Jan. 74 177 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. steife S.W. Briese mit heller Luft und auflaufender See. 4<sup>u</sup> kamen die Boote ab<sup>31)</sup> und hatten Mühe dieselben wieder an Bord zu nehmen. Dieselben brachten 9 Pelzrobben, einige Seeelephanten und Seehunde. Steuerten Östl. Zwischen 10<sup>u</sup> – 11<sup>u</sup> Abend passierten Deception Isld. Nachts anhaltend S.W. Briese, frisch, steuerten Östl. Vorm. Wind abnehmend, erreichten Astrolabe Isld. und landeten dort um 9½ mit 4 Booten. Leichter abnehmender Wind mit hellen Wetter. Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns unter Astrolabe Isld. Mittags, den 19<sup>ten</sup> Jan. 74 178 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. Stillte mit klarer Luft und schlichten Wasser. 2<sup>u</sup> kamen die Boote zurück mit 20 Seehunden. 6<sup>u</sup> schickten die Boote nach den Ostende von Astrolabe Isld. die Boote Abends 11<sup>u</sup> an Bord, mit circ. 70 (80) Seehunden, dampften etwas ab und setzten Segel, hatten sehr leichte S.W. Briese mit klarer Luft und schönen Wetter, sahen wieder einige Sterne am Himmel. Steuerten N.Östl. zwischen zerschlagenen Eise, welches von hier ab anfang einen dichten Gürtel um die Küsten zu bilden und dieselben für Boote unerreichbar zu machen. Vorm. leichte S.W. Briese, mit schönen Wetter. Passirten einen hohen Rock zwischen den Eise welchen wir erst als Eisberg angesehen hatten. Steuerten N.O. das Wasser wimmelte von Schaaren kleiner zollanger Fische. 11<sup>1/2</sup><sup>u</sup> in leichten Eis segelnd, sahen einen Brecher (blind) kaum eine Schiffslängs ab, welche in den schlichten Wasser nur selten beob. Salzten u. verstaute 94 Seehundfelle. Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 20sten Jan. 74. 179 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. &amp; Nachts Wind S.W., mäßig &amp; steif. Steuerten Ostlich längs dem Eise, bald N.O. bald S.O. 5<sup>u</sup> Nachm. passierten Hope Islds. welche aus mehreren kleinen Rocks bestanden und auch nicht richtig auf der Karte niedergelegt sind. Morgens Wind durch West nach N.W. holend auffrischend. Segelten zwischen Stricheis. 6<sup>u</sup> Morgens sahen zwischen dem Eise einen großen Rock. Luft abwechselnd hell u. dick von Nebel. Gegen Mittag harten Wind, segelten zwischen Stricheis, welches so weit streckte, daß wir vom Toppen aus kein freies Wasser (außer Wasserlöcher im Eise) sehen konnten. Sehr viel Eisberge waren um uns, darunter welche von außergewöhnlichen Dimensionen. Bermerkten seit einigen Tagen Scorbut am Bord, untersuchten die Leute und fanden daß 8 Mann vom Scorbut angegriffen waren. Wandten die bestmöglichen Mittel an, holten Pinguine maßenweise an Bord, und bekamen dieselben kein anderes Fleisch als rohes Pinguinfleisch und mußten viel Blut trinken.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 21sten Jan. 74. 180 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	62°55' Süd	Bekom. Länge 55°0' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Nachm. stürmisch aus West (<i>mit dickem Nebel</i>). Drehten bei und trieben Südl. bis 3<sup>u</sup>, dann wurde das Eis zu dicht, halsten und standen Nördl. die Nacht und Vorm. hindurch. Sahen häufig durch den dicken Nebel Eisberge, ein unerquicklicher Anblick, und fiel es uns manchmal sehr schwer denselben auszuweichen. Bekamen mitunter heftige Stöße, die uns aber da wir das Schiff als gut und fest kannten wenig angehteten. Vorm. 9½<sup>u</sup> kamen wieder aus den Eise welches wir, da wir dicken Nebel halber nicht weit sehen konnten, an der auflaufenden See merkten. Mittags aufklarend. Sahen außer kleinen abgeriebenen Stücken kein Eis.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V		Hatten keine Beobachtungen.		Pumpen lenz. Mittags, den 22sten Jan. 74 181 Tage von Hamburg.				

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	62°40' Süd	Bekom. Länge 53°10' West <sup>33)</sup>
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Nachm. &amp; Nachts mäßige Briese aus N.W. bis N., Nachmittags und Abends Luft ziemlich hell. Steuerten erst OSO, dann SSO &amp; SzO bis 5<sup>u</sup> wann wir wieder Eis sahen, und mehr Östlich hielten. Steuerten Ost &amp; N.O längst dem Eise. Nachts 12<sup>u</sup> hatten dicken Nebel mit hoher N.W. Deinung. 1½<sup>u</sup> geriethen in schweres Packeis, versuchten mit Dampf und Segel wieder aus den Eise zu kommen. Da dies unmöglich, bohrten so weit hinein, daß die Deinung schwächer wurde und wir vor schweren Stößen geschützt waren, welches uns aber erst nach langer Arbeit (<i>glücklich</i>) gelang. Solange wir noch in der heftigen Deinung waren bekam das Schiff furchtbare Stöße, da die Deinung das äußerst schwere Eis mit Gewalt gegen das Schiff stürzte. Und nur Schiffe so stark gebaut wie die Grönland, konnten solcher Kraft widerstehen (<i>widerstanden</i>). Morgens Wind N. bis N.N.O steif. Gegen 5<sup>u</sup> gelang es uns das Schiff zu wenden und steuerten dann Westwärts aus den Eise. VM. N.W: Luft meistens dick von Nebel, lagen bis 11<sup>u</sup> Westl. dann wendeten mit Dampf und lagen N.Ostwärts. Pumpen lenz. Das Schiff machte nicht mehr Wasser wir vorher. Sahen einige Robben auf den Eise.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V				Mittags, den 23 <sup>sten</sup> Jan. 74 182 Tage von Hamburg				

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	62°50' Süd	Bekom. Länge 52°0' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags u. Nachts hatten stürmischen Wind aus W.N.W., Luft dick von Nebel. Lagen Nördl. bis 3<sup>u</sup> Morgens, dann, da es heller wurde hielten ab und steuerten O.N.O. bis Mittag, V.M. frische u. steife Briese aus West. Sahen außer mehreren Eisbergen kein Eis.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Beob. Um 7<sup>u</sup> 57<sup>m</sup> 13<sup>s</sup> mittl. Ortsz. als der Chron. 9<sup>u</sup> 57<sup>m</sup> 49<sup>s</sup> zeigte <math>\odot = 30^\circ 14'</math> Ost Länge = 50° 42' West Mittags, beob. <math>\odot = 46^\circ 42'</math> N.</p> <p>Mittags, den 24sten Jan. 74 183 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	62°15' Süd	Observ. Länge 50°3' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags frische Westl. Briese mit bezogener Luft. Da wir des vielen Eises wegen nicht hoffen dürfen hier jetzt weit Südl. vorzudringen, steuerten Östl. um Morells Isld. aufzusuchen. 3<sup>u</sup> sahen Eis welches aus schmalen Strichen schweren Packeises bestand. Steuerten durch das Eis, wobei das Schiff manchen harten Stoß ausstehen mußte, die Eisstriche streckten von N. zu Süd. Gegen 9<sup>u</sup> sahen kein Eis mehr im Osten, steuerten Ost bis Morgens 6<sup>u</sup>, dann legten Südl. beim Winde. Wind steif S.W. 12<sup>u</sup> halseten und lagen N.Westl. Hatten keine Beob. Pumpen lenz. Sahen mehrere Eisberge.</p> <p>Sahen je weiter wir Ost vordrangen, desto weniger Humpbacks &amp; Sulphurbottoms, jetzt gar keine mehr, nur noch einige Humpbacks. Hatten jedoch eine Menge Vögel beim Schiff darunter eine Art von der Größe &amp; Farbe der hiesigen sogenannten Tauben, jedoch anders gestaltet welche wir bis jetzt noch nicht bemerkt hatten.</p> <p>Mittags, den 25<sup>sten</sup> Jan. 74 184 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	63°2' Süd	Bekom. Länge 47°9' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch stürmisch aus S.W. & S.S.W. Luft dick von Nebel u. Schnee lagen bald S.Ostwärts, bald Westl. unter kleinen Segeln. Sahen mehrere Eisberge.						
A		Pumpen lenz.						
E		Hatten keine Beobachtung.						
Z		Mittags, den 26sten Jan. 74 185 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. abnehmender Wind aus S.W & SSW. Setzten Segel und lagen Westwärts. Gegen Morgen Wind S. & SÖstl. holend, leicht, wendeten ( <i>Morgens</i> ) Ostwärts. Luft dunkel bewölkt, ab und an Schneeschauer.						
A		Pumpen lenz.						
E		Um 20 <sup>u</sup> 22 <sup>m</sup> 51 <sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 10 <sup>u</sup> 1 <sup>m</sup> 4 <sup>s</sup> zeigte beob. $\odot = 31^\circ 3' \text{ Ost.}$ Länge = $48^\circ 17' \text{ W.}$						
Z		Mittags, beob. $\odot = 46^\circ 20' \text{ N.}$						
M		Mittags, den 27sten Jan. 74 186 Tage von Hamburg.						
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge
61°51' Süd	47°56' W

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. &amp; Nachts mäßige Briese aus O &amp; SO. Luft mitunter klar, mitunter dick von Schnee. Da die Gelegenheit günstig entschlossen uns nach den South Orkney Isld. zu steuern. Bekamen Morgens 4<sup>u</sup> Coronation Isld. zu sehen. Vorm. Wind leicht Östl. Mittags flau u. Stillte, machten Dampf auf und steuerten den S.W. Ende von Coronation zu. Sahen eine Menge Eisberge und in der Nähe des Landes wieder Humbacks.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Um 20<sup>u</sup> 36<sup>m</sup> 11<sup>s</sup> m. Ortsz., als der Chronom. 10<sup>u</sup> 6<sup>m</sup> 47<sup>s</sup> zeigte, beobacht. <math>\odot = 32^{\circ} 37'</math> Ost Länge = <math>64^{\circ} 24'</math> W.</p> <p>Mittags beob. <math>\odot = 47^{\circ} 3'</math> N.</p> <p>Mittags, den 28<sup>sten</sup> Jan. 74 187 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	60°53' Süd	Observ. Länge 46°16' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags Stillte, 2<sup>u</sup> befanden uns nahe den S.W. Ende von Coronation Isld. schickten 4 Boote ab. Dieselben kamen 10<sup>u</sup> an Bord mit 59 Pelzrobben und beladen mit Seedogs &amp; Elephanten Speck auch (zwh) vielen Leoparden. Nachts Stillte. Schickten 3<sup>1/2</sup><sup>u</sup> Morgens die Boote ab, dieselben brachten bis Mittag 66 Pelzrobben und eine gute Quantität Seehunde und Elephanten an Bord. Lagen <i>fortwährend</i> unter Dampf.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>S.W. End von Coronation Isld.</p> <p>Mittags, den 29sten Jan. 74 188 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Jan.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags so wie das ganze Etmal hindurch, Stille u. flauen veränderlichen Zug. Wetter klar u. Wasser schlicht. Nachm. 4 Boote an Land, waren beschäftigt Speck vom Lande an Bord zu bringen, solange bis die Dunkelheit es nicht mehr gestattete. Da auf dem Schiffe in kurzen Zwischenräumen Raketen stiegen, fanden das Schiff leicht. Jedes Boot hat zwei volle Ladungen <i>Elephanten Blubber</i> an Bord gebracht. Vormittags 7<sup>u</sup> schickten Boote ab welche bis Mittag einmal mit voller Ladung an Bord kamen.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>S.W. End von Coronation Isld.</p> <p>Mittags, den 30<sup>stel</sup> Jan. 74 189 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dies Etmal hindurch Wind und Wetter wie vorher, hatten die Boote ab welche ganzen Abend mit voller Ladung Speck an Bord kamen. Hiermit war der Platz aber auch vollständig erschöpft. Nachts Stille. Morgens dampften etwas Östlicher und fanden die Boote ab, welche gegen Mittag mit vollen Ladungen Seehunde (<i>seedogs blubber</i>) an Bord kamen. Heißen die Boote. Sahen sehr viele Eisberge.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Befanden uns an der Südseite von Coronation Islds.</p> <p>Mittags, den 31sten Jan. 74 190 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Febr

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Mittags frische Westl. Briese, lagen Südl. Wind rasch zunehmend gegen Abend stürmisch. Lagen unter kleinen Segeln und schnitten Speck aus. Hatten viel Speck ( <i>Blubber</i> ) an Deck. Nachts stürmisch aus West. Luft dick von Nebel. 2 <sup>u</sup> Morgens, Luft etwas heller halsten Nordwärts. Vormittags harter Sturm. Schnitten Speck ( <i>Blubber</i> ) aus.  Pumpen lenz  Mittags, den 1 Febr. 74 191 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	61°54' Süd	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dieß Etmal hindurch S.W. Sturm, mit hoher wilder See. Wetter Tagsüber hell, Nachts dick von Regen. Lagen unter dicht gerefften Marssegeln & Vor.- St. Stagsegel, befanden uns zwischen vielen Eisbergen. Salzten 29 Seehundfelle ein welche das Felloch an Steuerbordseite füllten. Im Ganzen enthielt dieser Felloch 505 Seehundfelle. Mittags sahen Land Nördl. von uns.  Pumpen lenz.  Mittags, den 2 <sup>ten</sup> Febr. 74 192 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	61°43' Süd	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Dies Etmal hindurch stürmisch, Nachmittags und Nachts aus S.W. mit klarer Luft, Vorm. aus W.S.W. mit Nebel. Lagen theils Südl. theils N.Westl. unter kleinen Segeln. Salzten und verstauteu 97 Seehundfelle.  Pumpen lenz.  Befanden uns etwas Südl. von Coronation Isl. <i>Mittags sahen das Land von N.O bis N.W.</i>  Mittags, den 3 <sup>ten</sup> Febr. 74 193 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags, u. Nachts abnehmender Wind aus W. u. W.S.W <i>dick von Nebel und Regen.</i> Lagen bis 3 <sup>u</sup> Morgens vom Lande ab. Dann aufklarend halseten N.Westl. Vormittags sahen das Land, setzten Segel. Ganzen Mittag Flaute, befanden uns vor den Südl. Eingange von Lewthwaite Str. machten Dampf und dampften in die Straße. ( <i>Mittags leichte Briese und Stille.</i> )  Pumpen lenz.  Lewthwaite Strait.  Mittags, den 4 <sup>ten</sup> Febr. 74 194 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Febr

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
in der Lewthwaite Str.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Mit[t]ags suchten nach Spencer Harbour, 1<sup>u</sup> wurde es dick von Nebel und Schnee mit steifer Nördl. Briesse. Liefen vor Top u. Takel Süd w., unseren Weg durch die Eisberge, welche in großer Anzahl in der Straße waren, fuhren, den Ausgange der Straße zu, um offene See zu erreichen. 3<sup>u</sup> aufhellend. Sahen eine kleine Bucht an der Ostküste von Coronation Isld. dampften in dieselbe u. ankerten in 23 Faden Wasser. Mud (zwh) Boden. 4<sup>u</sup> schickten 4 Boote ab welche um 8<sup>u</sup> mit 1 Pelzrobbe und einer Anzahl Seehunde zurückkehrten <i>und voller Ladung Blubber</i>. Die Bai ist gebildet (<i>geschützt</i>) an der S. u. Westseite durch Coronation Isl., an der Nordseite durch, sahen Rock und Riffs, und geschützt gegen jeden Seegang außer S. Östlichen. Doch hat man bei harten Westlichen Winde, sehr heftige Fallwinde. Nachts stürmisch aus N.W. mit harten Fallwinden. Morgens leichte Nördl. &amp; N.W. Briesse, mit dunkler Luft. Schickten Morgens die Boote ab. Vormittag sehr dicker Schneefall, die Boote hatten große Last das Schiff wieder zu finden, kamen gegen Mittag an Bord, mit 17 Pelzrobben und ziemlich mit Speck beladen. Mittags abklarend. Pumpen lenz. Nachts hielten gute Ankerwache. Mittags, den 5<sup>ten</sup> Febr. 74 195 Tage von Hamburg.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge
Lewthwaite Straße	

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Lagen dies Etmal hindurch vor Anker, hatten helle Luft mit leichter Nördl. Briesse. Nachm. schickten die Boote an die Ostküste der Straße, welche abends beladen mit Speck u. mit 2 Pelzrobben zurückkamen. Vorm. holten noch 7 Bootsladungen Speck von der Ostseite der Straße.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Der Scorbut ist stark im Abnehmen begriffen, jetzt blos noch 1 Mann krank.</p> <p>Lewthwaite Straße</p> <p>Mittags, den 6<sup>ten</sup> Febr. 196 Tage von Hamburg.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL** gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. frische und steife Briese aus Norden. 3 <sup>u</sup> lichteten Anker und dampften aus der Straße, hatten das Deck voller Speck. Dampfeten Westl. 5 <sup>u</sup> ließen Maschine stehen und setzten Segel.
A								Abends 8 <sup>u</sup> drehten bei, ungefähr unter der Mitte der Südseite der Insel zwischen Eisbergen. Machten das Speck gut fest. Hatten bis 12 <sup>u</sup> Nachts gutes Wetter mit frischer Briese. Dann Wind N.Westl holend u. rasch zunehmend zum Sturm. Lagen unter dicht gerefften Marssegel.
E								Morgens raste der Sturm orkanartig, führten dicht gerefftes Gr. Marssegel u. V.St.Stagsegel. See furchtbar hoch und wild. Befanden uns zwischen vielen Eisbergen. Luft stark u. Dunkel bewölkt. Vorm. verloren die Bugboot an Backbordseite, durch Durchbiegen der Davids mit sämtlichen Inventar.
Z								Lagen S.Westl. Nahmen viel Wasser an Deck.
M								Pumpen lenz.
V								Mittags, den 7 <sup>ten</sup> Febr. 74. 197 Tage von Hamburg.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	61°0' Süd	Bekom. Länge 46°20' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. Wind u. Wetter wie vorher, gegen 3 <sup>u</sup> holte der Wind almählich S.Westl. so daß das Schiff, da wir der vielen Eisbergen und neblicher Luft wegen nicht über die anderen Bug liegen konnten, sehr schlecht lag. Nahmen viel Seewasser über. 4½ <sup>u</sup> verloren die Backbord Quarterboote mit sämtlichen Inventar, durch Brechen der Bootsstützen. Auch brachen uns die Bootsstützen der Steuerbords Quarterboote. Gegen Abend Wind abnehmend, und Morgens flaue u. Stillte mit aufhellender Luft. Setzten Segel und suchten bis Mittags nach den Booten jedoch ohne Erfolg. Vorm. leichte Nördl. Briese mit klarer Luft, Mittags Briese zunehmend.
A								Schnitten Felle aus.
E								
Z								Pumpen lenz.
M								Mittags, den 8 <sup>ten</sup> Febr. 74 198 Tage von Hamburg. <sup>33)</sup>
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	61°5' Süd	Bekom. Länge 46°15' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Fesr

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. Wind Nördl. mit Nebel, lagen Östl. beim Winde. Abends hatten alle Felle aufgeschnitten und den Speck in die Tangs. Nachts u. Vormittags dasselbe Wetter, See mäßig und abnehmend. Lagen theils Östl, theils Westl. Vorm. salzten 187 Seehundsfelle und verstauten die selben.
A								
E							Pumpen lenz.	
Z							Südspitze von Corronation Isld. Mittags, den 9 <sup>ten</sup> Febr. 74. 199 Tage von Hamburg. <sup>34)</sup>	
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. bis 3 <sup>u</sup> mäßige Nördl. Briese mit Nebel und Schnee, dann Wind Südl. holend und aufhellend. Lagen Westwärts b. Winde bis 4 <sup>u</sup> dann hielten ab u. steuerten N.W. bis 10 <sup>u</sup> . Nachts hindurch steuerten Norden. Nachts Luft dick, Morgens aufhellend. Hatten S.W. Point von Coron. Nord <sup>a</sup> /K. Steuerten nach der S.W. Point und dann hinter die Rock welche dort abliegen. Hatten V.M. harten Wind aus S. & SSO. mit unruhiger See. 8 <sup>u</sup> sandten die Boote nach Return Isld. Hielten mit den Schiffe unter Lee des Isld. gehen. <i>Mittags waren die Boote noch nicht zurück.</i>
A								
E							Pumpen lenz.	
Z								
M							Unter Return Isld. Mittags, den 10 <sup>ten</sup> Febr. (S.W. Point von Coronation) 200 Tage von Hamburg.	
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Nachm. steife Briese mit bezogener Luft, 4<sup>u</sup> kamen die Boote zurück mit 20 Pelzrobben und 23 Seehunden, <i>anscheinend alles was da war</i>. Alles was die Boote sahen; steuerten nach der N.W. Point von Coronation, die Bai zwischen den N.W. u. S.W. Spitzen, war voller Eisberge und zerschlagenes Packeis. Abends erreichten die N.W. Spitzen. Doch nahm der Wind bereits wieder stark zu. Nachts hat[t]en Südl. Sturm mit kurzer wilder See und häufigen Schneeböen. Lagen bis 3<sup>u</sup> Nachts Westwärts dann halsten Osten. Lagen unter gerefften Segeln. Vorm. Wind und Wetter wie Nachts, 8<sup>u</sup> sahen etwas vom Land im Süden, halsten Westl.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								
							Pumpen lenz.	
							Mittags, den 11 <sup>ten</sup> Febr. 74	
							201 Tage von Hamburg.	

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	60°25' Süd	Bekom. Länge 47°5' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		<p>Nachmittags u. Anfang der Nacht stürmisch aus Süden, lagen Westl., dann Wind abnehmend, setzten Segel. V.M. (Anm.: vormittags) anfang Stillte. Gegen 9<sup>u</sup> leichte N.Östl. Briese auffrischend. Wetter klar u. schön. Salzten u. verstauteu 23 Seehundfelle, und packten 140 Pelzrobbenfelle sorgsam gesalzen in Fässer.</p>						
A								
E								
Z								
M								
V								
							Pumpen lenz.	
							Mittags, den 12 <sup>ten</sup> Febr. 74	
							202 Tage von Hamburg.	

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge 48°42' West
Observ. Breite	60°11' Süd	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Febr

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. Wind aufrischend und Nördl. holend mit Schnee und Regen, Steuerten bis 9<sup>u</sup> Abends S.W. dann Wind West. holend und stürmisch. Lagen Nachts über beim Winde Südwärts. Morgens Wind S.W. lagen SSO beim Winde. Vorm. kamen an schweres Packeis, dasselbe befand sich Südl. von uns und streckte soweit Ost u. Westl. als man bei der dicken Luft sehen konnte. Wendeten Westwärts. Luft etwas aufhellend, jedoch anhaltend stürmisch aus S.W.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 13<sup>ten</sup> Febr. 74 203 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge 51°0' West
Observ. Breite 61°43' Süd		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. anhaltend stürmisch aus S.W. mit klarer Luft u. hoher Westl. See. Lagen N.Westw. Abends Wind abnehmend. Mitternacht Wind flau und Westl holend. 2<sup>u</sup> Morgens halseten S. Westw. Nachts über dick von Nebel. Vorm. u. Morgens mäßige Briese aus West mit dicken Nebel. Vorm. hatten ab und an sehr schlichtes Wasser, welches wir Westl. Eise zuschrieben. Mittags sahen einige Stückchen Eis. Wendeten Nördl.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 14<sup>ten</sup> Febr. 74. 204 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite 61°40' Süd		Observ. Länge 52°38' West

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. bis Abends 7 <sup>u</sup> frische Briese aus N.W. & W.N.W., Luft mitunter hell, mitunter neblig. Lagen Nordwärts beim Winde. Dann Wind abnehmend zur leichten u. flauen Briese mit dicken Nebel & Regenluft welches Nachts über anhiet. Gegen 9 <sup>u</sup> Vorm. frische Briese aus S.W. & W.S.W. mit abklarender Luft. Lagen N.Westl.  Pumpen lenz.  Mittags, den 15 <sup>ten</sup> Febr. 74. 205 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	51°0' West
Observ. Breite	60°40' Süd	Observ. Länge	

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags W.S.W. Briese mit zuweilen Heller zuweilen nebliger Luft. Lagen Nordw. Bis 4 <sup>u</sup> , halsten dann Südwärts. Abends & Nachts klares Wetter, Vorm. anhaltend helles Wetter mit abnehmender Briese. Lagen Südwärts bis 10 <sup>u</sup> Vorm. dann halsten und standen Nordw. Mittags Wind aus W.S.W. & West, zunehmend.  Pumpen lenz.  Mittags, den 16 <sup>ten</sup> Febr. 74. 206 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	
Observ. Breite	61°40' Süd	Observ. Länge	52°38' <sup>-35)</sup> West

1874  
Mon.  
Febr..

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. helles Wetter mit steifer W.S.W. Briese, lagen N.Westl. beim Winde bis 5½<sup>u</sup>, dann Wind Westl. holend, wendeten S. Westwärts. Anfang der Nacht klares Wetter, später u. Vorm. neblig. Nacht und Vorm. hatten steife W.N.W. Briese mit kurzer, wilder See, so daß das Schiff hart arbeitete. Nachmittags leerten den letzten Kohlentang in die Bunker und ließen die Feuer ausgehen.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Mittags, den 17<sup>ten</sup> Febr. 74. 207 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge 53°44' West
Observ. Breite 61°57' Süd		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dies Etmal hindurch stürmischen W.N.W. Wind, mit hoher wilder See und dicken Nebel. Lagen Südw. Bis 7<sup>u</sup> Abends, dann da wir mehreres (<i>viel</i>) kleines Eis passierten, wendeten Nordw. Passierten einen großen Eisberg in größter Nähe, glücklicherweise in Lee davon, so daß wir frei trieben. Lagen Nordw. Bis 10<sup>u</sup>, dann da es wieder etwas aufhellte, halsten S.Westw. Führten Segel nach Umständen, hatten mitunter sehr schwere Böen. Vorm. dicken Nebel. Gegen 9<sup>u</sup> machten unter einer heftigen Strumböe Gr. Segel &amp; Vock zum zweitenmal fest u. refften Marssegel dicht, als wir einen großen Eisberg in solcher Nähe, daß wir in der furchtbaren Brandung hin und her geworfen wurden.<sup>36)</sup> Diese Berge sind in schlechten und dicken Wasser furchtbar gefährlich, und ist es der sichere Untergang von Schiff u. Mannschaft im Falle man an (<i>gegen</i>) einen solchen antreibt. 11<sup>u</sup> Vorm. hatten wieder viel kleines Eis in der Nähe, mußten wieder einen Eisberg in der Nähe haben.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz. Mittags, den 18<sup>ten</sup> Febr. 74 208 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite 62°38' Süd		Bekom. Länge 54°45' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Von South Orkneys nach Poters=Cove

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags anhaltend stürmisch mit dicken Nebel. 3½<sup>u</sup>. Nachm. passierten einen großen Eisberg nahe bei. Lagen S.Westw. bis 5½<sup>u</sup> dann wendeten Nordw. Wind anhaltend W.N.W. 6<sup>u</sup> Nachm. hellte es soweit auf, daß wir circ. 1<sup>sm</sup> weit sehen konnten, sahen 7 Eisberge um uns herum, ein nicht sehr erbaulicher Anblick, dann hü[[l]lte sich wieder alles in Nebel (<i>in gewisse Dunkelheit</i>). Sahen scharf nach Eisbergen aus aber nutzlos, da der Nebel zu dick war. 10<sup>u</sup> passierten einen großen Eisberg so nahe unter Lee, daß die zurückschlagende See auf unser Deck fiel, das Schiff wurde wie ein Spielball hin und hergeworfen. Versuchten rasch die Fock zu setzten, aber ehe es uns gelang hatten wir den Berg schon passiert und war selbiger bereits wieder im Nebel verschwunden. Der Eisberg war keine halbe Schiffslänge entfernt und bot, mit den hoch davon hinaufschlagende und mit dauern(d) brechender See, in den dicken Nebel einen grausigen Anblick, darauf eingerichtet selbst das Herz eines braven, muthigen Mannes etwas in Galopp zu setzten. Mittelwache Morgens &amp; Vorm. etwas heller. Wind fortwährende stürmisch aus W.N.W. Pumpen lenz.</p> <p>Mittags den 19<sup>ten</sup> Febr. 74 209 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	62°24' Süd	Bekom. Länge 53°40' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags ziemlich helles Wetter mit zunehmenden Westl Wind. Abends harter Sturm, machten V.Marssegel fest, und da uns die Sturm Stag Fock brach, machten selbige auch fest. Lagen unter dicht gerefften Gr. Marssegel und St.St.Segel. Nachts Wind S.W. holend mit heller Luft, lagen N.Westw. Nahmen Nachts und Morgens viel Wasser über. Vorm. Wind &amp; See rasch abnehmend. Mittags sahen etwas von Clarence Isld. W½ S<sup>a</sup>/K. Sahen keine Eisberge.</p> <p>Pumpen, gut lenz.</p> <p>Mittags, den 20sten Febr. 74 210 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	61°16' S	Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge 53°21' W

(gem. Br. 61°49' S gem. L. = 53°50' soll gemuthmaße Breite heißen)

1874  
Mon.  
Febr

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags leichte S.W. Briese mit ruhiger See. Setzten Segel. Nachts flau &amp; still. Luft hell. Morgens peilten Clarence Isl. S.W. <sup>a</sup>/K. V.M. leichte SW. Briese bei ziemlich heller Luft. Salzten und verstauten die letzten 33 Pelzrobberfelle in ein Faß. Lagen bald SÖstl. bald N.Westl.</p> <p>Hielten die Pumpen gut lenz</p> <p>Mittags, den 21 Febr. 74 211 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	60°32' Süd	Observ. Länge 53°43' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. leichter u. flauer Wind aus W.S.W., dann Wind N.W. holend. Lagen N.Westl. bis 4<sup>u</sup> dann wendeten und lagen S.Westw. Bis 11½<sup>u</sup> Nachts klares Wetter mit leichter N.W. Briese, dann Wind Nördl. holend mit dicken Nebel. Steuerter S.W. Mittags Luft so dick, daß wir beidrehen mußten. Mittags Wind Östl. holend.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Mittags, den 22<sup>sten</sup> Febr. 74 212 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	60°55' Süd	Observ. Länge 55°22' West

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch leichten Östl. Wind und mitunter Stillte. Steuereten zum Theil S.W. theils lagen Nordwärts beim Winde. Luft meistens dick von Nebel.
A								Pumpen gut lenz.
E								Mittags, den 23.sten Febr. 74.
Z								213 Tage von Hamburg.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	60°55' S	Bekom. Länge 55°50' W
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Mittags 1 <sup>u</sup> aufgehellend mit N.Östl. Wind, leicht u. mäßig, hatten die West Point von Elephant Isl. O.S.O. am/K. Luft dies Etmal hindurch zuweilen etwas sichtig zuweilen dicken Nebel. Nachts Wind leicht und veränderlich von N. bis Ost., zuweilen Stillte. Steuereten Nachm. & Nachts S.z.W. Morgens mäßige N.O. Briese, 7 <sup>u</sup> peilten O'Brians Isld. N.O.z.O. ½ O <sup>a</sup> /K. circ. 20 <sup>sm</sup> entfernt. Steuereten dann S.S.W. Luft ziemlich hell.
A								
E								Hielten Pumpen lenz.
Z								
M								Mittags den 24sten Febr. 74
V								214 Tage von Hamburg.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	61°49' Süd	Observ. Länge 57°0' West

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise im Südlichen Eismeer & Potters. Cove

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. dicker Nebel mit frischer N.Östl. Briese <i>Steuerten SSW</i>. 3<sup>u</sup> sahen plötzlich die Rocks welche vom Ostende King George Isld. abliegen mußten beim Wind halten um Cap Melville zu wettern. 6<sup>u</sup> peilten dies Cap W.N.W <sup>a</sup>/K circ. 4<sup>sm</sup> entfernt. Machten Dampf auf. Luft etwas aufhellend. <i>Steuerten S.S.W.</i> bis Abend 11<sup>u</sup> wo wir beidrehten um den Tag abzuwarten. Lagen N.Östl. unter kleinen Segeln. Morgens 3<sup>u</sup> leichte N.O. Briese mit klarer Luft, dampften nach Potters-Cove wo wir um 9½<sup>u</sup> ankerten in 12 Faden Wasser. Ließen die Feuer in der Maschine ausgehen.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Mittags, den 25sten Febr. 74. 215 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Lagen vor Anker in Potters-Cove.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Potters Cove am S.W. Ende von King George Isld. liegend ist der beste Hafen welchen wir hier gefunden haben, geschützt gegen alle Winde.</p> <p>Hatten dies Etmal hindurch leichte veränderliche Briese, Luft zuweilen hell, zuweilen neblig Nachm. gingen mit den Booten nach der S.W. Küste vor King George Isld., kamen Abends mit 1 Pelzrobbe und 9 Seedogs an Bord. Nachts hielten gute Ankerwache. Morgen fuhren mit 3 Booten nach Nebles Harbour, und gingen von dort über Land nach der Nordseite der Insel. Mittag waren noch nicht zurück. An Bord waren beschäftigt Wasser von Land zu holen.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Potters-Cove.</p> <p>Mittags, den 26sten Febr. 74 216 Tage von Hamburg. <sup>37)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Febr.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise in Potters-Cove

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.	
N								Nachm. gutes Wetter mit leichter N.W. Briese und klarer Luft. Abends 8 $\frac{1}{2}$ <sup>u</sup> kamen die Boote zurück mit 2 Pelzrobben und 5 Seehunden. Nachts und Morgens & Vorm. mäßige zunehmende N.W. Briese, gegen Mittag stürmisch. Nachts hielten gute Ankerwache. Waren beschäftigt frisches Wasser von Land zu holen.	
A									
E									Hielten Pumpen lenz.
Z									Mittags, den 27sten Febr. 74 217 Tage von Hamburg.
M									Potters-Cove.
V									

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags Wind rasch zunehmend zum harten N.W.I. Sturm. Hatten 2 Boote mit 12 Mann an Land um Fässer zu füllen. Mußten eine Leine mit einen leeren Barrel an Land treiben lassen und dieselben so an Bord holen.
A								
E								Ritten vor beiden Ankern an Backbord vor 45 und Steuerbord vor 75 Faden Kette. Sturm das Etmal hindurch anhaltend <i>aus NW</i> mit Regen & Schnee. Hielten gute Ankerwache.
Z								Pumpen lenz.
M								Mittags, den 28sten Febr. 74 218 Tage von Hamburg.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

*Potters Cove*

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
in Potters-Cove

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. Sturm anhaltend, Abends u. Nachts rasch abnehmend. Vorm. schönes Wetter, nahmen 1 Anker auf u. holten Wasser. Hielten gute Ankerwache.
A								Pumpen lenz. Mittags, den 1 <sup>sten</sup> März 74 #
E								Nachm. gutes Wetter jedoch gegen Abend wieder stürmisch aus West. Nachts und Vorm. desgl. Luft dick von Schnee u. Nebel. Nachts hielten gute Ankerwache. Pumpen lenz. Mittags, den 2 <sup>ten</sup> März. 74. #
Z								
M								Nachm. steife Briese aus W.N.W welche gegen Abend Nördl. holte und zum Sturm zunahm. Nachts stürmisch, hielten gute Ankerwache, Wind zunehmend. Morgens 6 <sup>u</sup> ließen das zweite Anker fallen. Vorm. harter Sturm. (Vorm. <i>schwere nördl. Sturm</i> ) Pumpen gut lenz. Mittags, den 3 <sup>ten</sup> März 74
V								221 Tage von Hamburg.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch Sturm aus Norden bis N.W. mit Schnee und Nebel. Nachts hielten gute Ankerwache.
A								Pumpen lenz. Mittags den 4 <sup>ten</sup> März 74
E								Hatten dies Etmal Wind und Wetter wie gestern. Hielten gute Ankerwache und hatten Pumpen gut lenz.
Z								
M								Potters-Cove. Mittags, den 5 <sup>ten</sup> März 74 223 Tage von Hamburg.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Potters-Cove nach Port Stanley

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags und Abends Sturm anhaltend N.Westl. Nachts abnehmend. Morgens mäßige Östl. Brise. 5 <sup>u</sup> machten Dampf auf, 7 <sup>u</sup> hatten Anker gelichtet und dampften aus Potters-Cove. Steuerten längst der Südküste von Nelson Isl. und dann durch die Nelson Straße. Hier gedachten wir noch eine Landung zu versuchen, fanden jedoch eine so hohe N.W. Deining, daß es nicht zu ermöglichen war. Vorm. mäßige Brise aus Ost bis N.O. mit leichten Nebel. Mittags verließen die Nelson Straße und steuerten nach Falkland Isl. Ließen die Feuer der Maschine ausgehen.
A								
E								
Z							Pumpen lenz.	
M							Mittags, den 6ten März 74 224 Tage von Hamburg.	
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dieß Etmal hindurch mäßige Brie[se] aus N.O. welche almählich durch Ost & Süd nach S.W. holte und zu einen harten stürmischen Wind zunahm. Viel Schnee u. Nebel. 10 <sup>u</sup> Vorm. Brise abnehmend und Luft aufhellend.
A								
E							Pumpen lenz.	
Z							Mittags, den 7 <sup>ten</sup> März 74 225 Tage von Hamburg.	
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	59°45' Süd	Observ. Länge 62°34' West

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Potters-Cove nach Port Stanley

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. mäßige Briese aus S.W. & W.S.W. mit heller Luft. Steuerten N.W.z.N. In der ersten und Mittelwache holte der Wind almählig N.W. bis Nördl., wendeten und lagen Westw. bis 9 <sup>u</sup> Vorm. dann Wind wieder N.W. & W.N.W. holend, wendeten und lagen Nördl. beim Winde. Morgens und Vorm. Nebel und Regen.  Pumpen lenz.  Mittags, den 8 <sup>ten</sup> März 74 226 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	58°35' Süd	Bekom. Länge 61°51' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Mittags steife W.N.W. Briese welche 1 <sup>u</sup> S.Westl. holte und klares Wetter brachte. Wind steif und stürmisch. Steuerten N.N.W. & Norden bis Abends 7 <sup>u</sup> . Dann Sturm aus W.S.W. Lagen Nachts unter dicht gerefften Marssegeln beim Winde. Morgens & Vorm. Wind durch West nach N.West holend, lagen Nördl. unter dicht gerefften Segeln. Luft bezogen, mitunter feinen Regen. Nahmen Seewasser über.  Hatten Pumpen gut lenz  Hatten Beobachtungen, die selben waren aber nicht sehr genau.  Mittags, den 9 <sup>ten</sup> März 74 227 Tage von Hamburg.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	56°58' Süd	Observ. Länge 60°31' West

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Potters-Cove nach Port Stanley

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dies Etmal hindurch schlechtes unbeständiges Wetter. Mitunter hatten sehr schwere Sturmböen mit Hagel und Regen mitunter mäßige Briese. Wind Westl. Lagen Nördl. unter gerefften Segeln.</p> <p>Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten Beobachtungen.</p> <p>Mittags, den 10<sup>ten</sup> März 74 228 Tage von Hamburg</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	56°1' Süd	Observ. Länge 59°5' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags Wind sehr stürmisch aus West, mit hoher Westl. See. Lagen Nördl. beim Winde, führten dicht gereffte Marssegel und gereffte Untersegel. Abends 6<sup>u</sup> mußten Klüver u. Untersegel bergen. Nachts schwerer Westl. Sturm mit hoher wilder See, nahmen viel Seewasser über. 5<sup>u</sup> Morgens Wind SSW. holend doch mit der selben Stärke, See hoch u. wild verloren den vorderen (<i>Backbord</i>) Träger der Waistboot. Vormittags Wind &amp; Wetter wie vorher mit schweren Böen.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Mittags, den 11<sup>ten</sup> März 74. 229 Tage von Hamburg.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	54°55' Süd	Observ. Länge 59°19' West

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Potters-Cove nach Port Stanley (*Falkland Islids*)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags Wind etwas abnehmend aus S.S.W., doch hatten noch schweren Regen u. Hagel, Böen. 3 <sup>u</sup> Setzten Segel ( <i>Klüver und Untersegel</i> ) und hielten ab. Steuerten N.W.z.N. Nachts wie Nachmitt. Morgens 6 <sup>u</sup> passierten Bouchene Islids., 9 <sup>u</sup> See Lion Isld. ( <i>Wind Vorm. Westl. holend sehr steif mit harten Böen.</i> ) Steuerten nach Peilungen Cap Pembroke zu.
A								
E								Hielten Pumpen gut lenz.
Z			Unter Falkland Islids.					Mittags, den 12 <sup>ten</sup> März 230 Tage von Hamburg
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags harter Westl. Wind mit schweren Böen. Mitunter Regen. 2 <sup>u</sup> machten Dampf auf. 3 <sup>1/2</sup> <sup>u</sup> sahen Pembroke Lighth., 4 <sup>u</sup> passierten Walts Rock, 5 <sup>u</sup> Sielsrock. Machten Untersegel fest und refften Marssegel dicht. 5 <sup>3/4</sup> <sup>u</sup> machten Marssegel fest und dampften in Port William. 7 <sup>1/2</sup> <sup>u</sup> Abend erreichten Hamblin-Cove wo wir in 7 Faden Wasser ankerten. Ritten vor beiden Anker, Backbord Seite vor 50 Steuerbordseite vor 25 Faden Kette. Nachts hielten gute Ankerwache. ( <i>Nachts eine Bootsmannschaft Ankerwache</i> ) Morgen 9 <sup>u</sup> kam der Lotse an Bord, lichteten Anker und dampften 10 <sup>u</sup> nach Port Stanley wo wir um 11 <sup>u</sup> ankerten. Wind Westl. frisch.
A								
E								
Z			Pumpen lenz.					
M								Mittags, den 13 <sup>ten</sup> März 74
V								231 Tage von Hamburg.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
März

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
in Port Stanley (nach den Falkland Islds)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Am 16<sup>ten</sup> März Abends waren die Matrosen Drake und Snöter vollständig betrunken und machten viel Lärm an Deck und weigerten sich, dem wiederholten Befehl des Kaplains, ins Logis zu gehen und Ruhe zu halten, zu gehorchen.</p> <p>Am 17<sup>ten</sup> März weigerten sich die Matrosen: Drake, Snöter &amp; Lemvig zu arbeiten. 10<sup>u</sup> Vormittags Sandten die selben an Land zum deutschen Consul, welchen die 3 Matrosen zu sprechen verlangten. Gegen Mittag kamen dieselben wieder an Bord zurück wollten jedoch nicht gehorchen und nicht arbeiten.</p> <p>Am 18<sup>ten</sup> März. Auch heute wollten die 3 obengenannten Matrosen nicht arbeiten, sondern blieben im Logis.<sup>39)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Am 19 <sup>ten</sup> März. Die 3 obengenannten Matrosen arbeiten nicht.
A								Am 20 <sup>sten</sup> März. Heute fingen die 3 Matrosen wieder an zu arbeiten.
E								<p>Lagen bis zum 23<sup>sten</sup> März in Port Stanley, hatten meistens regnerisches (zwh) und stürmisches Wetter, salzten unsere Pelzrobbeufelle um und verpackten selbige wieder in Fässer, nahmen etwas Trinkwasser an Bord und verrichteten sonstige Schiffsarbeiten. Mannschaft war gesund, gaben täglich so viel frisch Fleisch als die Leute essen konnten. Nahmen einige Kleinigkeiten welche wir nöthig hatten an Bord.</p>
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. 5 <sup>u</sup> hatten die Anker auf und dampften bei leichter S.W. Briese und hellen Wetter aus den Hafem. Setzten Segel. Abends 11 <sup>u</sup> verloren Pemborke Lght aus Sicht. Stoppten die Maschine und setzten Segel. Nacht über flau u. leichte Briese aus W. & W.N.W. bei bewölkter Luft. V.M. desgl. Lagen Nördl.
A								
E								Hielten Pumpen gut lenz.
Z								Hatten keine Beobachtung
M								Mittags, den 24sten März 74 1 Tag in See
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	50°39' Süd	Bekom. Länge 56°7' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. leichte Briese aus W.N.W. mit bezogener Luft, lagen Nördl. bis 6 <sup>u</sup> Abends, dann Wind Nördl. holend wendeten und lagen Westl. Nachts und Vorm. desgl. führten alle Segel 12 <sup>u</sup> Mittags Wind Westl. holend, wendeten und lagen wieder Nördl.
A								
E								Hielten Pumpen gut lenz.
Z								Hatten gute Beobachtungen
M								Mittags, den 25sten März 74 2 Tage in See
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	50°26' Süd	Observ. Länge 58°28' West

1874  
Mon.  
März

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags hatten leichte S.W. &amp; W.S.W. Briese, Nachts &amp; Vorm. Wind S.W. bis West. Hatten das Etmal hindurch schönes Wetter mit ruhiger See. Führten alle Segel und lagen N &amp; N.Westl. beim Winde.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten gute Beobachtungen</p> <p>Mittags, den 26sten März 74 3 Tage in See.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	48°58' Süd	Observ. Länge 59°35' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachmittags mäßige Westl. Briese, steuerten N.O.z.N. Abends u. Nachts leichte und flauere N.W. Briese steuerten N.O. Morgens 6½<sup>u</sup> sahen Spermfische, 7½<sup>u</sup> strichen die Boote und kamen gegen 8½<sup>u</sup> fest. 12<sup>u</sup> hatten den todten Fisch längs seit. Machten die Segel bis auf dichtgereifte Marssegel, Klüver &amp; Besahn fest und drehten bei, trieben Südl. Klares Wetter.</p> <p>Pumpen lenz.</p> <p>Hatten keine Beobachtung.</p> <p>Mittags, den 27sten März 74 4 Tage in See.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	48°29' Süd	Bekom. Länge 59°6' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. gutes Wetter, Abends desgl. Mit leichter S.W. Briese, trieben unter dichtgerefften Marssegel Südl. Waren beschäftigt den Fisch einzuschneiden. Nachts 12 <sup>u</sup> hatten den Kopf abgestochen und den Körper eingeschnitten. Nachts frische N.W. Briese mit unruhiger See. Vorm. Wind u. See abnehmend. Nahm[en]. Vorm. einen Theil des Kopfes über.  Pumpen gut lenz.  Mittags, den 28sten März 74 5 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags nahmen den Rest des Kopfes über und zerschnitten den Speck in die Tängs. Nachm. leichte Briese mit leichte See, Nachts über flau u. Stillte.
A								Gegen Morgen frische S.W. Briese mit Nebel und Regen <i>trieben südl. unter dicht gerefften Segeln. (Vormittags)</i> Zerschnitten das Speck in Tängs. Halten N.Westw. <i>Nebel u. Regen.</i>
E								Pumpen lenz.
Z								Hatten gute Beobachtungen.
M								Mittags, den 29sten März 74 6 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	48°54' Süd	Observ. Länge 59°15' West

1874  
Mon.  
März.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. anhaltende S.W. Briese mit Nebel, <i>Lagen Westl.</i> Nachts Wetter mit klarer Luft. Vorm. leichte Briese mit bezogener Luft. Lagen N.Westl. Tags über zerschnitten Speck in Tängs.
A								Mittags Stillte.
E								Pumpen lenz
Z								Hatten keine Beobachtungen.
M								Mittags, den 30sten März 74 7 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags wurden mit den Zerschneiden des Specks fertig, 6 <sup>u</sup> Abends hatten wieder reines & klares Deck. Beurtheilten den Fisch als circ. 120 Barrel Fisch. Wind N.W. zunehmend, Abends stürmisch mit Regen. Nachts Wind S.W. holend; Luft abklarend. Vorm. desgl. Stürmisch aus S.W. Lagen unter dichtgerefften Marssegeln N.Westl.
A								
E								Pumpen lenz.
Z								Hatten gute Beobachtungen.
M								Mittags, den 31sten März 74 8 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	47°32' Süd	Observ. Länge 58°8' West

1874  
Mon.  
April

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch stürmisch aus W.S.W bis Süd. Lagen N.W. & Westl. beim Winde. Führten dichtgereffte Marssegel, Luft böig, See unruhig und zunehmend.
A								Hielten Pumpen gut lenz.
E								Hatten gute Beobachtungen
Z								Mittags, den 1sten April 74 9 Tage in See
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	46°27' Süd	Observ. Länge 58°25' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts Wind u. See almählich abnehmend. Vormittags schönes Wetter <i>und ziemlich schlichtes Wetter</i> , führten die dienlichen Segel. Wind West bis S.Westl. Lagen N.Westl.
A								Hielten Pumpen gut lenz.
E								Hatten keine Beobacht.
Z								Mittags, den 2 <sup>ten</sup> April 74 10 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	45°50' Süd	Bekom. Länge 58°50' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
April

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Gröenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts frische u. mäßige Briese aus West & W.S.W. lagen Südl. beim Winde. Sprachen Nachm. die Bark Morning Star von New York ( <i>amerikanisches Whaleship</i> ). Dieselbe war 4½ Monat aus und hatte 250 Barrel Sperm. 6 <sup>u</sup> wendeten N.Westl. Nachts u. Vorm. steife und frische Briese mit bewölkter Luft.  Hielten Pumpen gut lenz.  Mitt. u. Vorm. gute Beobachtung.  Mittags, den 3 <sup>ten</sup> April 74 11 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	44°18' Süd	Observ. Länge 59°19' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. hatten schönes Wetter mit leichter Westl. Briese. Nachts Wind frisch & zunehmend gegen Morgen stürmisch. Luft bewölkt. Wind anhaltend Westl. Vorm. S. Westl. holend. Nachm. steuerten N.O.z.O Nachts lagen N.N.W. beim Winde. Vorm. steuerten. O.N.O. unter dichtgerefften Segeln.  Hatten Vorm. feste ( <i>schwere</i> ) Böen.  Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 4 <sup>ten</sup> April 74. 12 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	43°45' Süd	Observ. Länge 58°30' West

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags, hatten harten stürmischen Wind aus S.W. mit schweren Hagelböen und hoher See steuerten O.N.O. bis 6 <sup>u</sup> Abends unter dichtgerefften Segeln, dann wendeten Südw. Abends u. ersten Theil der Nacht Wetter unverändert, um Mitternacht Wind und See abnehmend mit klarer Luft V.M. Leichte Briesse <i>von SW bis W.N.W.</i> holend mit guten Wetter jedoch noch wilder See. Mehrten Segel, wendeten und steuerten O.N.O. & N.O.
A								
E								Hielten Pumpen gut lenz.
Z								Hatten gute Beobachtungen.
M								Mittags, den 5 <sup>ten</sup> April 74 13 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	43°40' Süd	Observ. Länge 56°50' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. hatten gutes Wetter mit mäßiger Westl. Briesse steuerten N.O. & O.N.O. Nachts über Briesse frisch & zunehmend mit bewölkter Luft. Lagen Nordwärts beim Wind. Vorm. stürmisch aus N.W. mit hellen Wetter u. auflaufender See, lagen N.N.O. beim Winde. Kürzten Segel.
A								
E								Pumpen gut lenz.
Z								Hatten gute Beobachtungen.
M								Mittags, den 6 <sup>ten</sup> April 74. 14 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	42°36' Süd	Observ. Länge 55°42' West

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch <i>beständig</i> stürmischen W.N.W. Wind mit ziemlich hoher See. Führten doppelt gereifte Marssegel & Fock. Luft klar. Lagen Nordwärts beim Winde
A								Pumpen gut lenz.
E								Hatten gute Beobachtungen
Z								Mittags, den 7 <sup>ten</sup> April 74. 15 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	41°31' Süd	Observ. Länge 54°23' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. hatten stürmischen Wind aus W.N.W. mit heller Luft und ziemlicher hoher See, lagen unter gereiften Segeln Nordwärts beim Winde. Nachts wie vorher. Morgens nahm der Wind und die See ab, so daß wir Vormittags schönes Wetter hatten. Setzten die dienlichen Segel. <i>Lagen Nordwärts.</i>
A								
E								Pumpen gut lenz.
Z								Hatten gute Beobachtungen.
M								Mittags, den 8 <sup>ten</sup> April 74. 16 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	39°44' Süd	Observ. Länge 53°7' West

1874  
Mon.  
Aug.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch schönes Wetter mit leicht bewölkter Luft. Wind Nachm. W.N.W. & Westl. Nachts und Vorm. holte derselbe almählig durch S.W. & Süd, Östlich. Steuernten Nördl. und führten die dienlichen Segel.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 9 <sup>ten</sup> April 74 17 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	39°1' Süd	Observ. Länge 52°35' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		In diesen Etmal hatten schönes klares Wetter mit leichten N.Östl. Zug. Lagen bald Nördl. bald Südl. Wasser sehr schlicht. Führten alle Segel.						
A		Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 10 <sup>ten</sup> April 74 18 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	38°56' Süd	Observ. Länge 52°51' West

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten Nachm. schönes Wetter mit leichter N.O. Briese und leicht bewölckter Luft. Abends und ersten Theil der Nacht frische Östl. Briese. <i>Nachts u.</i> Morgens flau u. Stillte. Vorm. frische Briese aus O.S.O. & S.O. mit leichten Nebel & Regen. Lagen Nördl.
A								Pumpen gut lenz.
E								Hatten keine Beobachtungen.
Z								Mittags, den 11 <sup>ten</sup> April 74. 19 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	38°6' Süd	Bekom. Länge 54°27' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. u. ersten Theil der Nacht hatten mäßige u. frische S.O. Briese. Steueren N.W. Nachts Wind Südlich holend, abnehmend. Morgens & Vorm. leichten Südl. Zug. Steueren N.W. Führten alle Segel.
A								Sahen einige Pelzrobber im Wasser.
E								Pumpen gut lenz.
Z								Hatten gute Beobachtungen.
M								Mittags, den 12 <sup>ten</sup> April 74. 20 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	37°13' Süd	Observ. Länge 55°44' West

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch schönes Wetter mit klarer Luft und leichten veränderlichen Zug, mit unter Stillte. Wasser sehr schlicht.
A								Pumpen gut lenz.
E								Hatten gute Beobachtungen.
Z								Mittags, den 13 <sup>ten</sup> April 74 21 Tage in See
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	36°43' Süd	Observ. Länge 56°3' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Die letzten 24 Stunden leichten und flauen Zug aus N.N.W. Schönes klares Wetter und schlichtes Wasser. Mittags 25 Faden Wasser. Lagen bald N.Östl. bald Westl.
A								Pumpen gut lenz.
E								Hatten gute Beobachtungen.
Z								Mittags, den 14 <sup>ten</sup> April 74. 22 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	36°3' Süd	Observ. Länge 55°44' West

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Port Stanley nach Montevideo, kreuzten nach Wallfischen (*Whales*)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch frische N.West Briesse mit schlichten Wasser, führten alle Segel, lagen bald Westl bald Nördl. Mittags befanden uns in 17 Faden Wasser.
A								Pumpen gut lenz.
E								Hatten gute Beobachtungen
Z								Mittags, den 15 <sup>ten</sup> April 74 23 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance		Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	35°12' Süd	Observ. Länge    56°0' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Mittags frische Briesse aus W.N.W. 1½ <sup>u</sup> sahen Maldonado Lghth, N.O.z.O. <sup>a</sup> /K. lagen Nördl. bis 3 <sup>u</sup> dann wendeten S.Westl. Wind almählich S.W. holend. 4 <sup>u</sup> Wind Südl. frisch mit steifen Böen lagen S.Östl. 4¾ <sup>u</sup> wendeten Westw. Hatten Bramsegel fest. Anfang der Nacht Wind steif aus S.W. & S.S.W. dann abnehmend, setzten Gr. Br.Segel. 12 <sup>u</sup> sahen Flores Rev. Lght. und Engl. Bark Lght. Steuerten nach Peilungen. Wind Südl. leicht. 2½ <sup>u</sup> ankerten in 7 Faden Wasser. Flores Rev. Lght N.O. <sup>a</sup> /K von uns. Stillte. Morgens leichten N.W. Wind 6 <sup>u</sup> machten Dampf auf und dampften 8 <sup>u</sup> nach Montevideo. Bekamen einen Außen = und einen Hafentootsen unter deren Anweisungen wir in den Hafen dampften und dort um 11 <sup>u</sup> Vm. ankerten. Lagen vor beiden Ankern.
A								
E								
Z								
M								Mittags, den 16 <sup>ten</sup> April 74 in
V								Montevideo

**Der General Cours ist:**

die Distance		Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
in Montevideo

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Montevideo, den 26sten Apr. 74. Abends 6½<sup>u</sup> waren die Matrosen Drake und Snöter total betrunken, machten viel Lärm an Bord und wollten sich schließlich prügeln. Mr. Omey und ich sowie mehrere der Mannschaft brachten dieselben aber auseinander, und dan[n] Matrosen Drake glücklich zu ruhe im Maschinenraum. Snöter dagegen wollte sich gar nicht zur Ruhe begeben sondern lärmte wie ein Rasender auf Deck herum. Ich versuchte mit Worten, denselben von Deck zu bringen, bekam aber nur Drohungen und Schimpfwörter zu hören, <i>welches die Mannschaft sowohl wie die Officiere bezeugen können</i>. Überhaupt betrug derselbe sich dermaßen lärmend und tobend, daß ich mehrmals drohen mußte, ihn in Eisen zu legen. Ich würde dies auch gethan haben im Fall wir Eisen an Bord gehabt hätten, so mußten wir denselben ruhig austoben lassen. Um circ. 9<sup>u</sup> wurde derselbe ruhig.</p> <p>Rud. Küper. Steuermann.<sup>39)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Montevideo, den 27sten Apr. 74. Matr. Snöter arbeitete nicht als zum Schiffspumpen kommandirt wurde, auch bei anderen Deckarbeiten nicht, sondern stand auf Deck wusch sich und zog sich an um an Land zu gehen. 9<sup>u</sup> Morgens mußte ich an Land. Snöter kam in die Kajüte und fragte ob ich ihm mitnehmen wolle ans Land. Ich fragte ihn wer ihm Urlaub gegeben habe, worauf Snöter antwortete: Ich will erst den Consul sehn. Ich fragte ihn warum er nicht gearbeitet habe, bekam dieselbe Antwort. Dann sagte ich ihm, es sei unsere Pflicht ihn an Land zu lassen, wenn er den Consul sehn wolle, die Zeit zu bestimmen sei aber die Sache des Captains oder der Officiere. Immer nur dieselbe Antwort und ich arbeitete nicht eher ehe ich den Consul gesehen habe. Da ich einsah, daß Snöter doch nicht arbeiten würde nahm ich ihn mit an Land, sagte ihm aber, daß da er nicht um Erlaubnis gefragt habe, er auf seine Verantwortung mit ginge. Desgl. ging Drake mit ans Land.</p> <p>Rud. Küper.<sup>40)</sup></p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
in Montevideo

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								An Land angekommen trennte ich mich von den beiden genannten Matrosen. 10½ <sup>u</sup> circ. war der Capt. u. ich beim Consul um die Sache zu Protocoll nehmen zu lassen. Der Consul sagte aus, daß die beiden Matrosen betrunken bei ihm gewesen seien, als dieselben wieder kamen, total betrunken. Der Consul befahl demselben sofort an Bord zu gehen und zu arbeiten, bekam aber nur laute und unziemliche Redensarten zu hören, wie er sei gar kein Consul u.s.w. (der Herr war der Secretair des Consuls) darauf kam der Consul selbst und befahl dem selbst sofort an Bord zu gehen und zu arbeiten, bekam aber auch nur unziemliche Antworten so daß der Consul denselben mehrmals mit Policei drohen mußte. Zuletzt bekamen die beiden Matrosen den obengenannten Befehl schriftlich, worauf dieselben sich entfernten. Der Consul, gab mir darauf noch eine schriftliche Order an die Hafenz Polizei, um nötigenfalls die Matrosen arretiren zu können. Nachm. gegen 4½ <sup>u</sup> kamen die beiden Matrosen Snöter & Drake in den Laden unseres Schiffshändler, wo ich mich befand und verlangten im groben Tone Geld von mir, und als ich den selben natürlich keines geben wollte, drohten dieselben mir, und auf meinen Befehl sofort an Bord zu gehen lachten dieselben mich aus. Snöter drohte unter anderem die Bootssteuerer aufzuhetzen und uns soviel Arbeit wie möglich zu machen. Rud. Küper. <sup>41)</sup>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Montevideo, den 28sten April 74
A								Heute Morgens 10 <sup>u</sup> 20 <sup>m</sup> kam der Matrose Snöter noch angetrunken an Bord. Snöter hatte noch Brantwein mit sich im Boote, mußte denselben aber auch natürlich im Boote lassen.
E								Rudolf Küper. Montevideo.
Z								<i>Montevideo, den 28sten April(l). Heute Morgen 10<sup>u</sup> 20<sup>m</sup> kam der Matrose Snöter an Bord. Drake nicht. Snöter hatte noch Brantwein im Boot und war noch angetrunken. den Brantwein mußte das Boot natürlich wieder mitnehmen. Folglich ist S(ch)nöter über 24 Stunden ohne Urlaub an Land gewesen. Montevideo.</i>
M								
V								Rud. Küper.

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
April.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
in Montevideo

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Lagen bis zum 29sten April im Hafen von Montevideo, woselbst wir 50 Tonnen Kohlen, frisches Fleisch, Kartoffeln und mehrere Kleinigkeiten an Bord nahmen. Hielten die Pumpen gut lenz und gute Ankerwache.  Während dieser Zeit desertirten uns 22 Mann, welche dem Consul angezeigt, und von selbigem in der Musterrolle ausgestrichen wurden. Den Feuermann Fritz Hühnke mußten wir eines Augenübel wegen im Hospital zurücklassen, welches dem Consul auch angezeigt wurde. Bekamen einen neuen Mann an Bord für den Feuermann.
A								
E								
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite	_____	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags 1½ <sup>u</sup> machten Dampf auf und (3 <sup>u</sup> lichteten Anker) dampften 3½ <sup>u</sup> aus den Hafen von Montevideo und nach See. Nachm. & Nachts flauen veränderlichen Zug und Stillte bis Morgens. Nachts leichte O.N.O. Briese 2 <sup>u</sup> setzten Segel und ließen die Maschine ruhn. Lagen S.Ostl. beim Winde. Morgens & Vorm. Stillte mit Nebel.
A								
E								Mittags den 30sten April 74. 1 Tag in See.
Z								
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite	_____	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. leichte Östl. Briese mit leichten Nebel, Wind almählig Nördl. holend. Nachts & Vorm. mäßige Nördl. Briese mit hellen Wetter. Führten alle Segel und lagen O.N.O. beim Winde.
A								Hatten Pumpen gut lenz.
E								Hatten gute Beobachtungen.
Z								Mittags, den 1sten Mai 74 2 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	35°48' Süd	Observ. Länge 54°16' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts mäßige Nördl. Briese mit dunkel bezogener Luft. Lagen unter allen Segeln Östl. beim Winde. Morgens Wind zunehmend und N.Westl. holend. Nahmen die kleinen Segel ein und steuerten N.Östl.
A								Hielten Pumpen gut lenz.
E								Hatten keine Beobachtung.
Z								Mittags, den 2 <sup>ten</sup> Mai 74. 3 Tage in See
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	35°29' Süd	Bekom. Länge 52°20' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. & Abends stürmisch aus W. & W.S.W. Mittelwache abnehmend, Morgens steife Briese aus derselben Richtung. Führten die dienlichen Segel, Luft bewölkt, Steueren N.O. & N.O. z.O.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 3 <sup>ten</sup> Mai 74. 4 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	34°13' Süd	Observ. Länge 47°51' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. abnehmenden S.W. Wind & Nacht & Vorm. Wind sehr leicht und flau, mitunter Stille führten alle Segel. Luft leicht bewölkt. Vorm. waren beschäftigt die Seehundfelle umzusalzen. Steueren N.O.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 4 <sup>ten</sup> Mai 74. 5 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	33°17' Süd	Observ. Länge 47°10' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend u. Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts flau & Stillte. Morgens kam eine leichte N.O. Briese durch, welche Vorm. etwas auffrischte. Lagen N.Westl. unter allen Segeln. Waren beschäftigt Seehundsfelle umzusalzen.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 5 <sup>ten</sup> Mai 74. 6 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	33°2' Süd	Observ. Länge 47°10' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. u. Nachts hatten frische u. steife Briese aus O.N.O. mit dunkler Luft. Nahmen die leichten Segel ein u. lagen Nördl., Nachts nahmen Gr. Bramsegel weg u. refften V. Marssegel Vorm. sehr stürmisch mit ziemlich hoher See, refften die Marssegel dicht u. machten Gr. Segel und Klüver fest. Hatten Vorm. starken Regen. Gegen Mittag mit einem heftigen Regenschauer holte der Wind durch N.W., Westl. <i>aufhellend</i> 11 <sup>u</sup> halseten u. Steuerten N.O.  Pumpen gut lenz.  Hatten keine Beobachtungen.  Mittags, den 6 <sup>ten</sup> Mai 74 7 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	31°42' Süd	Bekom. Länge 48°0' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend u. Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. Wind bis zur leichten u. mäßigen Briese abnehmend, S.W. Wind. Setzten die dienlichen Segel. 4 <sup>h</sup> böigt, Wind S.S.O. Nachts zunehmend S.S.O. & S.O. Briese mit dunkler u. böiger Luft, kürzten Segel. Vorm. Stürmisch. Steuerten dies Etmal hindurch N.O.z.O.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten keine Beobachtung.  Mittags, den 7 <sup>ten</sup> Mai 74. 8 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance		Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite	30°45' Süd	Bekom. Länge	46°30' West
Observ. Breite		Observ. Länge	

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts steife Briese aus Süd & S.S.O., gegen Morgen Wind etwas abnehmend, Vorm. frische u. steife Briese aus S.W. Luft anfangs dunkel bewölkt, später klarer. Steuerten N.O.z.O. u. führten Segel nach Umständen. Bemerkten, seitdem wir Montevideo verlassen, daß das Schiff mehr Wasser machte. Hatten heute Abend 2000 Schlag (in 24 Stunden).  Hielten Pumpen gut lenz.  Mittags, den 8 <sup>ten</sup> Mai 74 9 Tage in See.  <i>Sahen einige Humpbacks</i>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance		Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	
Observ. Breite	29°1' Süd	Observ. Länge	44°3' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, kreuzen nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. & Nachts frische & steife Briese aus S.W. & S.S.W., Morgens & Vormittags leichte Briese. Anfangs dunkel bewölkte Luft, später klar mit schönem Wetter. Führten die dienlichen Segel. Steuerter N.O.z.O.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 9 <sup>ten</sup> Mai 74. 10 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	27°42' S	Observ. Länge 42°15' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten Nachm. & Nachts leichte Südl. Briese, gegen Morgen hatten eine frische S.O. Briese mit klarer Luft, Vorm. desgl. Führten alle Segel und steuerter O.N.O.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 10 <sup>ten</sup> Mai 74. 11 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	26°31' Süd	Observ. Länge 41°28' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dieß Etmal hindurch mäßige S.O. Briese mit heller Luft, und schönen Wetter. Führten alle Segel und steuerten O.N.O. Sahen einige Finnfische.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 11 <sup>ten</sup> Mai 74 12 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	25°10' Süd	Observ. Länge 38°51' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Dies Etmal hindurch hatten S.W. Wind mit leicht bewölker Luft. Wind mitunter mäßig mitunter sehr leicht und flau. Führten alle Sege und steuerten O.N.O.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 12 <sup>ten</sup> Mai 74. 13 Tage in See						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	23°54' Süd	Observ. Länge 37°30' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend u. Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. hatten leichte & mäßige Briese aus S.O. welche Nachts u. Vorm. durch Ost nach O.N.O. holte. Lagen unter allen Segeln Nördl. beim Winde. Luft bewölkt, Nachts böig mit etwas Regen. Morgens leicht bewölkt mit schönen Wetter.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 13 <sup>ten</sup> Mai 74 14 Tage in See
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	22°12' Süd	Observ. Länge 36°7' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten im letzten Etmal leichten & mäßigen, sehr veränderlichen Wind, von S.O. bis N.O. Lagen unter allen Segeln Nördl. beim Winde. Nachts leicht böig.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 14 <sup>ten</sup> Mai 74. 15 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	20°29' Süd	Observ. Länge 35°56' West

1874  
Mon.  
Mai

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. hatten leichte u. flau Östl. Briese mit schönen Wetter. Nachts und Vormittags böig mit häufigen Regenschauern. Wind sehr veränderlich von O.S.O. bis Nördl., leicht, mäßig & frisch. Lagen Nördl., u. N. Westl. beim Winde, führten die dienlichen Segel.
A								Hielten Pumpen gut lenz.
E								Hatten keine Beobachtung.
Z								Mittags, den 15 <sup>ten</sup> Mai 74. 16 Tage in See. <sup>42)</sup>
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance		Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite	19°25' Süd	Bekom. Länge	36°0' West
Observ. Breite		Observ. Länge	

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten Nachm. & Nachts sehr veränderlichen Wind, sowohl in Stärke, als auch in Richtung. Stille od. Wind flau, mäßig od. frisch. Von S.O. bis Nord. Luft böig oder dick von Regen ( <i>hatten viel Regen</i> ). Morgen 3 <sup>u</sup> mäßige S.W. Briese mit abklarender Luft, Wind holte Morgens & Vorm. durch Süd nach S.O. Mitunter Regen.
A								
E								Hielten Pumpen gut lenz.
Z								Hatten keine Beobachtungen.
M								Mittags, den 16 <sup>ten</sup> Mai 74. 17 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance		Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite	18°50' Süd	Bekom. Länge	35°30' West
Observ. Breite		Observ. Länge	

1874  
Mon.  
Mai

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, nach Wallfischen (*Whales*) kreuzend & Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch leichte u. mäßige Briese aus S.O. bis Ost. Luft theils klar, theils böig mit Regen. Lagen Nördl. unter allen Segeln.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 17 <sup>ten</sup> Mai 74 18 Tade in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	17°42' Süd	Observ. Länge 35°6' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch sehr veränderlichen Wind, sowohl in Richtung, SOzO bis N.N.W., als auch in Stärke, Stillte bis harten Wind. Luft theils klar, theils böig, theils dick vom Regen. Führten die dienlichen Segel und lagen Nördl. & Westl. beim Winde.						
A		Nachm. verauktionierten die zurückgebliebenen Effekten der desertirten Seeleute unter Zuziehung des Zimmermanns H. Thulke. Der Erlös war 255 Rm 40 S. (zwh) od. 85 rt Pr.Crnt.						
E		4 Sgr.						
Z		Rud. Küper. Hielten Pumpen gut lenz.						
M		Steuerm.						
V		Hatten Beobachtungen.						
		Mittags, den 18 <sup>ten</sup> Mai 74. 19 Tage in See.						

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	16°20' Süd	Observ. Länge 35°16' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, kreuzend nach Wallfischen und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch frische u. steife Briese aus N.z.W. bis N.N.W. mit leicht bewölkter oder böiger Luft. Lagen Ostwärts beim Winde und führten Segel nach Umständen.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 19 <sup>ten</sup> Mai 74. 20 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	16°9' Süd	Observ. Länge 33°38' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch leichten Östl. Wind mit häufigen leichten Regenschauern. Luft bewölkt. Lagen unter allen Segeln Nördl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 20 <sup>sten</sup> Mai 74. 21 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	16°7' Süd	Observ. Länge 32°15' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Nachm. leichte u. mäßige Nördl. Briese mit bewölckter Luft. Abends 7<sup>u</sup> S.W. holend mit dicker Gewitterluft und von Donner und Blitze begleitet. Sehr heftiger Regen. Bis 9<sup>u</sup> Nachts sehr veränderlichen leichten Zug mit bewölckter Luft. Vorm. mäßige Nördl. Briese, Luft leicht bewölkt. Lagen Östl. beim Winde.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten gute Beobachtungen.</p> <p>Mittags, den 21sten Mai 74 22 Tage in See.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	15°50' Süd	Observ. Länge 31°27' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten dies Etmal hindurch leichte veränderliche Briese aus N.O. bis Nord. Lagen theils Nördl., theils Östl. unter allen Segeln. Morgens machten Dampf auf. 9<sup>u</sup> Vorm. machten Raasegel fest und dampften mit Hülfe der Schrägsegel. Steuerter N ½ West.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten gute Beobachtungen.</p> <p>Mittags, den 22sten Mai 74 23 Tage in See.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	15°25' Süd	Observ. Länge 31°14' West

1874  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch leichte Nördl. u. N.Östl. Briese mit schlichten Wasser. Luft theils klar, theils leicht bewölkt. Steueren N. & N.z.W. mit Dampf und Schrägsegel						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags den 23 <sup>sten</sup> Mai 74. 24 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	13°44' Süd	Observ. Länge 32°12' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten in den letzten 24 Stunden leichte und flauere Briese aus N.O. & O.N.O., mit klarer und leicht bewölckter Luft & schlichter See.						
A		1 <sup>u</sup> 30 <sup>m</sup> stoppten Maschine und löschten die Feuer. Setzten alle Segel und lagen Nördl. beim Winde.						
E		Pumpen gut lenz.						
Z		Hatten gute Beobachtungen.						
M		Mittags, den 24sten Mai 74. 25 Tage in See.						
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	12°43' Süd	Observ. Länge 32°40' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend u. Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal hindurch leichte Östl. Briese, mit schönen klaren Wetter & schlichter See, führten alle Segel & steuerten N.z.O.						
A		Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 25sten Mai 74. 26 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	11°41' Süd	Observ. Länge 32°39' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten in den letzten 24 Stunden einen sehr leichten Passat. Wetter wie vorher. Steuerten unter allen Segel N.z.O.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 26.sten Mai 74. 27 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	10°39' Süd	Observ. Länge 32°44' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend u. Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten dies Etmal leichte u. mäßige Passat. Luft mitunter klar mitunter leicht böig. See ruhig. Führten alle Segel und steuerten N.N.O.						
A		Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 27sten Mai 74 28 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	8°45' Süd	Observ. Länge 32°29' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten mäßige und frische Passat mit <i>leicht</i> bewegter See. Luft theils leicht bewölkt, theils leichte Regenböen. <i>Steuerten unter allen Segeln N.N.O.</i>						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 28sten Mai 74 29 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	6°24' Süd	Observ. Länge 32°20' West

1874  
Mon.  
Mai.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Im letzten Etmal hatten eine frische und mäßige Passat, jedoch war Wind sehr Östl. Morgens 6<sup>u</sup> sahen Fernando de Norronha (Pyramide) N.O.z.N. <sup>a</sup>/K. Mittags hatten dasselbe Island SO<sup>3</sup>/<sub>4</sub> S <sup>a</sup>/K. circ. 10<sup>sm</sup> entfernt, fanden daß unser Chronometer 1<sup>m</sup> 12<sup>s</sup> zu spät zeigte und uns circ. 18 Sm zu Östl. setzte.</p> <p>Steuerten unter allen Segeln gut voll Segel u. beim Winde.</p> <p>Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten gute Beobachtungen..</p> <p>Mittags; den 29sten Mai 74. 30 Tage in See.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	3°42' Süd	Observ. Länge 32°28' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Hatten im letzten Etmal frische und steife Passat bei klarer und leicht bewölkter Luft. Führten alle Segel. Passat sehr Östl.</p> <p>Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten gute Beobachtungen.</p> <p>Mittags, den 30sten Mai 74 31 Tage in See.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	0°43' Süd	Observ. Länge 31°50' West

1874  
Mon.  
Mai.

Juni

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend und Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten mäßige u. frisch Passat, sehr Östl. Schönes Wetter, Luft leicht bewölkt, mitunter leicht böig, führten alle Segel. Lagen N.N.O. und N.Östl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 31sten Mai 74 32 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	1°53' Nord	Observ. Länge 31°24' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Passat mäßig bis Morgen wo dieselbe abnahm. Morgens leicht. Vorm. desgl. Führten alle Segel und lagen Nördl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 1sten Juni 74 33 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	3°58' Nord	Observ. Länge 31°2' West

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend & Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten bis 3 <sup>u</sup> Morgens leichte sehr veränderliche Briese abwechselnd mit Stillte, Luft böig mit Regen. 3 <sup>u</sup> Morgen bis Mittags frische Briese aus N.N.O & N.O. mit bewölkter Luft. Führten alle Segel und lagen Nördl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 2 <sup>ten</sup> Juni 74. 34 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	5°10' Nord	Observ. Länge 31°50' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachmittags & ersten Theil der Nacht hatten frische u. mäßige N.O. Briese, bei dunkler Luft. Dann Wind & Wetter sehr veränderlich, ab u. an Regenböen. Führten alle Segel und arbeiteten Nördlich.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten keine Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 3ten Juni 74. 35 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	6°12' Nord	Bekom. Länge 32°30' West
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg nach Wallfischen kreuzend & Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts frische u. steifen N.O. Wind mit dunkler Luft, Morgens & Vorm. bis 11 <sup>u</sup> Stillte mit anhaltenden starken Regen. Dann Luft aufhellend mit leichten veränderlichen Zug.
A								
E								Hatten keine Beobachtungen.
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	7°13' Nord	Bekom. Länge 33°30' West
Observ. Breite		Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten im letzten Etmal sehr veränderliches Wetter, bald stillte bald leichte od. mäßige Briese S.Östl. od. N.Östl. Wetter bald schön bald böig mit Regen, steuerten N.O.z.N. oder lagen Nördl. beim Winde, führten alle Segel.
A								
E								Hatten gute Beobachtungen.
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	8°21' Nord	Observ. Länge 33°43' West

1874  
Mon.  
Juni

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, *kreuzend nach Whales und liefen Fayal an.*

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags leichte N.N.Östl. & N.O. Briese mit schönen Wetter, Abends Wetter & Wind unbeständig mit starken Regenböen. Gegen 9 <sup>u</sup> ( <i>abends bis Mittags</i> ) kam d. N.Ost Passat, gut durch und hielt das Etmal hindurch mäßig oder frisch an. Wetter unbeständig ab und an Regenböen. Führten alle Segel, lagen N.N.Westl.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 6 <sup>ten</sup> Juni 74. 38 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	10°12' N	Observ. Länge 34°52' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten im letzten Etmal eine frische Passat mit theils stark bewölckter, theils ziemlich klarer Luft. Nacht von 12 – 1 <sup>u</sup> Wind flau mit einigen leichten Regenschauern. Führten alle Segel u. lagen N.N.Westl. beim Winde.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 7 <sup>ten</sup> Juni 74. 39 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	12°28' Nord	Observ. Länge 36°16' West

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, kreuzend nach Whales und liefen Fayal an.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten in diesen 24 Stunden mäßige und frische Passat. Luft theils klar theils stark bewölkt, hatten einige leichte Regenschauer. Führten alle Segel und lagen N.N.Westl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 8 <sup>ten</sup> Juni 74. 40 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	14°53' Nord	Observ. Länge 37°44' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten im letzten Etmal beständiges & gutes Wetter, Wasser schlicht und Luft leicht bewölkt. Passat mäßig. Führten alle Segel und lagen Nördl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags den 9 <sup>ten</sup> Juni 74 41 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	17°7' Nord	Observ. Länge 38°23' W

1874  
Mon.  
Juni

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg. Nach Wallfischen kreuzend & Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch eine mäßige Passat mit beständigen guten Wetter, schlichter See u. leicht bewölkter Luft. Führten sämtliche Segel & lagen Nördl. beim Winde.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 10 <sup>ten</sup> Juni 74. 42 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	19°11' Nord	Observ. Länge 38°55' W

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags und ersten Theil der Nacht hatten böiges Wetter mit Regen, dann beständiges gutes Wetter mit schlichter See und leicht bewölkter Luft. Führten sämtliche Segel & lagen Nördl. beim Winde.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 11 <sup>ten</sup> Juni 74 43 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	21°3' Nord	Observ. Länge 39°17' W

1874  
Mon.  
Juni

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von von Montevideo nach Hamburg. *Nach Whales kreuzend & Fayal anlaufend*

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. & Nachts hatten mäßige Passat mit beständigen guten Wetter. Vorm. regnigt. <sup>44)</sup> Führten alle Segel & lagen Nördl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 12 <sup>ten</sup> Juni 74 44 Tage in See						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	23°11' Nord	Observ. Länge 40°12' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten im letzten Etmal sehr flau Passat oder Stillte. Wetter gut <i>und beständig</i> . Führten alle Segel & lagen Nördl. beim Winde. Malten das Schiff Innenseite ( <i>Innenbords</i> ).						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 13 Juni 74 45 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	24°21' Nord	Observ. Länge 40°55' West

1874  
Mon.  
Juni

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & Nachts Stille oder flauer veränderlicher Zug, Wetter schön & beständig. Vormittags leichter Westl. Zug, welcher gegen Mittag zunahm und N.Westl. holte. Führten sämtliche Segel und lagen so Nördl. wie möglich. Nachm. malten innenbords.  Hielten Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 14 <sup>ten</sup> Juni 74 46 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	
Observ. Breite	24°24' N	Observ. Länge	41°8' W

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. leichte N.Westl. Briese mit leicht bewölker Luft und schlichter See. Abends leicht böig, wobei der Wind Nördl. sprang und später N.Östl. holte. 9 <sup>u</sup> wendeten N.N.Westl. Nacht flaue od. leichte Briese. Morgen & Vorm. mäßige N.O. Briese mit schönen Wetter, lagen unter allen Segeln N.N.Westl. Malten Innenbords.  Pumpen lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 15 <sup>ten</sup> Juni 74 47 Tage in See. <sup>45)</sup>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite		Abgef. Länge	
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge	
Observ. Breite	25°18' Nord	Observ. Länge	41°18' West

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten das letzte Etmal hindurch leichte N.O. & O Briese bei beständigen Wetter schön, lagen Nördl. & N.Östl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen						
Z		Mittags, den 16 Juni 74 48 Tage in See						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	26°49' N	Observ. Länge 41°43' W

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. leichte Östl. & N.Ostl. Briese. Abends und ersten Theil der Nacht leichten veränderlichen Wind bei regnigten (zwh) Wetter. Morgens u. Vorm. leichte S.O. Briese mit veränderlichen Wetter. Führten alle Segel und lagen N.Ostl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen						
Z		Mittags, den 17 <sup>ten</sup> Juni 74. 49 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	27°38' Nord	Observ. Länge 41°27' West

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten sehr unbeständiges Wetter mit leichten Regenböen. Wind sehr veränderlich von S.O. durch S. & W. bis N.N.W. holend. Führten alle Segel und steuerten nach Umständen.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 18 <sup>ten</sup> Juni 74. 50 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	28°49' N	Observ. Länge 40°29' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten im letzten Etmal schönes beständiges Wetter. Wind leicht N.N.Westl. mitunter Stillte. Lagen N.Östl. beim Winde, unter allen Segeln.						
A		Hielten Pumpen lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 19 <sup>ten</sup> Juni 74 51 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	29°25' Nord	Observ. Länge 39°54' West

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Stillte oder leichte N.N.Westl. Briese mit beständigen guten Wetter. Lagen unter allen Segeln NordÖstl.  Hielten Pumpen lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 20sten Juni 74 52 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	30°22' N	Observ. Länge 38°33

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags & ersten Theil der Nacht flau Nördl. Briese & Stillte lagen N.Östl. beim Winde. Mittelwache Wind leicht N.N.W., gegen Morgen N.Östl. holend. Wendeten 9 <sup>u</sup> Morgens N.Westwärts. Führten alle Segel.  Hielten die Pumpen gut lenz.  Hatten gute Beobachtungen.  Mittags, den 21sten Juni 74 53 Tage in See.
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	30°38' N	Observ. Länge 37°43' West

184  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten im letzten Etmal mäßige Briese aus N.O. bis Ost, bei beständigen guten Wetter, lagen unter allen Segeln Nördl. beim Winde.						
A		Hielten Pumpen lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 22sten Juni 74 54 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	32°91' Nord	Observ. Länge 38°38' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten diese 24 Stunden leichte Briese aus O.N.O & Ost bei schönen beständigen Wetter. Lagen unter allen Segeln Nördl. beim Winde.						
A		Hielten die Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 23sten Juni 74 55 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	33°41' Nord	Observ. Länge 33°20' West

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Leichte S.O. u. Südl. Briese mit schönen beständigen Wetter. Steuerten Östlich unter allen Segeln.						
A		Hielten die Pumpen lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 24 Juni 74 56 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	34°49' Nord	Observ. Länge 36°33' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Leichte S.S. Westl. Briese mit schönen Wetter, steuerten unter allen Segeln Ost.						
A		Hielten Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 25sten Juni 74.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten im letzten Etmal schönes beständiges Wetter, bei leichter Südl. Briese oder Stillte. Steuerten Ost.						
A		Hielten die Pumpen lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 26sten Juni 74 58 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	36°23' Nord	Observ. Länge 32°47' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten diese 24sten Stunden leichte und mäßige S. Westl. Briese mit guten beständigen Wetter. Steuerten Ost.						
A		Hielten die Pumpen lenz.						
E		Mittags, den 27sten Juni 74. 59 Tage in See.						
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	36°55' Nord	Observ. Länge 31°23' W

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Montevideo nach Hamburg, Fayal anlaufend

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Leichte & mäßige Westl. Briese mit schönen Wetter, steuerten Ost.						
A		Hielten die Pumpen lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen.						
Z		Mittags, den 28sten Juni 74. 60 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	37°37' Nord	Observ. Länge 29°32' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Nachm. Frische und steife Briese aus S.W. mit bewölckter Luft, führten alle Segel & steuerten O.z.N.O. 5 <sup>u</sup> sahen den Pic von Pico O.z. N. <sup>a</sup> /K. circ. 45 – 50 <sup>sm</sup> entfernt. Nacht hindurch steifen und harten S.W. Wind mit stark bewölckter Luft. 12 <sup>1/2</sup> <sup>u</sup> sahen Fayal N.O. <sup>a</sup> /K. 2 <sup>u</sup> machten die leichten und Bramsegel fest, geihten Untersegel auf und drehten bei. Lagen Südl. bis Morgens 7 <sup>u</sup> 30 <sup>m</sup> steuerten dann nach Peilungen für Horta. In Horta Bai angekommen und im Begriff zu halsen brach unsere Fockraae an Steuerbordseite so daß wir uns genöthigt sahen zu ankern. Ankerten in Horta Hafen auf 9 Faden Wasser 8 <sup>u</sup> 30 <sup>m</sup> . Hatten beide Anker aus und ritten an Backbordseite vor 30 u. Steurb. Seite 65 Faden Kette. Das Ankern geschah unter Lootzen Komando, und Hülfe der Maschine.						
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite		Observ. Länge

1874  
Mon.  
Juni.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
im Hafen von Horta (Fayal)

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Montag , den 30sten Juni Vormittag gaben die Theile der Fockraae an Deck, und nahmen den Eisenbeschlag ab. Hatten 2 Customhouse Offic. An Bord. Wind hart und stürmisch aus S.W. mit häufigen Regen und dunkel bewölckter Luft. Da heute für die Katholiken Festtag ist, war an Land nicht daran zu denken geschäftlich etwas auszurichten.						
A								
E		Hielten gute Ankerwache.			Pumpen lenz.			
Z		Den 30sten Juni in Horta Hafen (Fayal)						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Dienstag den 1sten Juli. Wind und Wetter wie Tags zuvor. Nachmittags bekamen wir eine andere Fockraae an Deck welche wir sofort aufbrachten. Nachts hielten gute Ankerwache. 12 Uhr holte der Wind unter starken Regen nach N.W. Morgens mäßige N.W. Briese mit dunkel bewölckter Luft. Machten Schiff Seeklar. Lichteten Backbords Anker und pumpften Steuerbordskette kurz.						
A								
E		1sten Juli im Hafen von Horta.						
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

1874  
Mon.  
Juli

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>12½<sup>u</sup> Mittags lichteten Anker und dampften nach See. Befestigten die Anker gut und setzten Segel. 2½<sup>u</sup> ließen Maschine stoppen und die Feuer ausgehen. Wind steif N.W., Luft bewölkt u. hoher N.W. Seegang. Nahmen eine Kreuzpeilung von St. George Isld. &amp; Fayal und zugleich eine Höhe um den Chronometer zu prüfen,* fanden daß uns derselbe 47' Östl. vom wahren Orte des Schiffes setzte. Steueren Nachmittags N.O. dann N.O.z.O. Wind &amp; Wetter hielt sich wie Nachmittags. Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Vorm. schäkelten Ankerkette aus.</p> <p>Mittags, den 2<sup>ten</sup> Juli 74 1 Tag in See.</p> <p>*(Anm.: vgl. Vorbemerkungen Navigation Fussnote 61)</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	40°41' N	Observ. Länge 26°26' West

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								<p>Wind anfangs N.W. mäßig dann S.West holend mit bewölkter Luft. Nachts &amp; Vorm. leichte u. mäßige S.W. Briese, steuerten unter allen Segeln N.O.z.O. Hohe N.Westl. Deinung.</p> <p>Hielten die Pumpen gut lenz.</p> <p>Hatten gute Beobachtungen</p> <p>Mittags, den 3<sup>ten</sup> Juli 74. 2 Tage in See.</p>
A								
E								
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	42°6' N	Observ. Länge 24°20' West

1874  
Mon.  
Juli.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & ersten Theil d. Nacht Wind leicht u. mäßig aus S.W. mit hoher N.N. Westl. See und bewölkter Luft, dann Wind Südlich holend und zur steifen Briese auffrischend mit starken Regen Vormittags Wind sehr leicht Westl. mit Nebel bis 11 <sup>u</sup> es aufhellte und still wurde. Steuerter das Etmal unter allen dienlichen Segeln N.O.z.O. Pumpen hielten gut lenz.
A								
E								Hatten blos eine gute Meridian Beobachtung.
Z								Mittags, den 4 <sup>ten</sup> Juli 74 3 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	43°59' N	Observ. Länge 22°20' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags flau & Stillte Luft abwechselnd klar oder neblig. Abends bekamen steife Briese mit Nebel und leichten Regen welche Morgens abnahm. Wind N.O. bis O.N.O. Hatten die leichten Segel fest. Morgens leichte und mäßige Briese mit ziemlich heller Luft. Hatten ziemlich hohe Nördl. See. Lagen Nordwärts.
A								
E								Hielten die Pumpen gut lenz.
Z								Hatten keine Beobachtung.
M								Mittags, den 5 <sup>ten</sup> Juli 74. 4 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	45°10' Nord	Observ. Länge 24°0' West

1874  
Mon.  
Juli.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten dies Etmal hindurch sehr leichten veränderlichen Zug, mitunter Stillte, Luft stark bewölkt, See ziemlich ruhig. Lagen Nordwärts bis 3 <sup>u</sup> Morgen dann halseten Ostwärts.
A								Hielten die Pumpen gut lenz.
E								Hatten gute Beobachtungen.
Z								Mittags, den 6 <sup>ten</sup> 74 5 Tage in See.
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	45°27' Nord	Observ. Länge 24°31' W.

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachmittags Wind leicht Westl, gegen Abends auffrischend & S.W. holend. Luft dunkel, ab und an leichten Regen. Nachts Wind frisch S.W. & Morgens frisch aus Westen. Wetter dasselbe.
A								Führten die dienlichen Segel. Steuereten O.z.S.
E								Hielten die Pumpen gut lenz.
Z								Hatten keine Observation
M								Mittags, den 7 <sup>ten</sup> Juli 74. 6 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	46°1' Nord	Observ. Länge 22°5' W

1874  
Mon.  
Juli.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten in den letzten 24 Stunden mäßigen, frischen und steifen Wind aus West & S.W. mit dunkler Regenluft. See ziemlich hoch aus West, mitunter Regen. Führten die dienlichen Segel und steuerten Ost.z.Süd.						
A		Hielten die Pumpen gut lenz.						
E		Hatten keine Beobachtung.						
Z		Mittags, den 8 <sup>ten</sup> Juli 74 7 Tage in See.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	46°41' N	Observ. Länge 19°19' W

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N		Hatten Nachm. & Nachts steife Briese von W. & N.W. mit dunkler bezogener Luft, mitunter leichten Regen. Morgens und Vorm. Wind abnehmend und Nördl. holend. Luft etwas klarer. Steuerten unter den dienlichen Segeln O.z.S.						
A		Hielten die Pumpen gut lenz.						
E		Hatten gute Beobachtungen						
Z		Mittags, den 9 <sup>ten</sup> Juli 74.						
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	47°18' N	Observ. Länge 14°37' W

1874  
Mon.  
Juli.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm & Nachts mäßige Nördl. Briese, Morgens & Vormittags Wind leicht & abnehmend Nord & N.Westl. Hohe Westl. See. Luft bewölkt, Wetter gut. Führten die dienlichen Segel & steuerten Ost.
A								
E								Hatten Beobachtungen.
Z								Mittags, den 10 <sup>ten</sup> Juli 73 (zwh. bedeutet:74)
M								
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	47°47' N	Observ. Länge 12°2' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. & ersten Theil der Nacht hatten mäßige & sehr leichte Westliche Briese mit guten Wetter & theilweise klarer Luft. Dann bei mäßiger Westl. Briese dunkel bezogenen Luft mit anhaltenden Regen bis Vorm. 9 <sup>u</sup> wo es aufklarte und die Briese zunahm. Steuerten unter den dienlichen Segeln O.z.N.
A								
E								Hielten die Pumpen gut lenz.
Z								Hatten Beobachtungen.
M								Mittags, den 11 <sup>ten</sup> Juli 74. 10 Tage in See.
V								

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	48°37' N	Observ. Länge 10°6' West gem. Fehler des Chron. + 45' Länge 10 <sup>u</sup> 51' W.

1874  
Mon.  
Juli.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8	Ost	WSW	0	2 <sup>str</sup> W	ONO	20	<p>Frische Briese, führten alle dienlichen Segel. Luft anfangs ziemlich hell, später dunkel. Briese desgl. Luft ziemlich dick von Regen. &amp; leichten Nebel. Abend Wind sehr leicht. Nachts leichte &amp; flauere Briese mit nebliger Luft.</p> <p>Desgl.</p> <p>Briese wie vorher, Luft abwechseln feucht &amp; neblig oder klar bewölkt. Desgl. Um 8<sup>u</sup> 40<sup>m</sup> 21<sup>s</sup> m. Ortsz. als der Chron. 7<sup>u</sup> 27<sup>m</sup> 7<sup>s</sup> zeigte beob. <math>\odot = 41^\circ 23'</math> Länge = <math>8^\circ 4'</math> West. Mitt. beob. <math>\odot = 62^\circ 40'S</math>.</p> <p>Mittags, den 12<sup>ten</sup> Juli 74 11 Tage in See.</p>
A	8	"	"	"	"	"	16	
E	8	"	West	"	"	"	15	
Z	8	"	"	"	"	"	13	
M	8	OzS	"	"	"	OzN	14	
V	8	O	"	"	"	ONO	13	

Der General Cours ist:

ONO $\frac{1}{4}$ O

die Distance 92 See Meilen

Abgef. Breite 48°37' Nord Abgef. Länge 10°6' West

Veränd. Breite 0°32' Nord Veränd. Länge 2°6' Ost

Gemuthm. Breite 49°9' Nord Bekom. Länge 8°0' West

Observ. Breite 49°7' Nord Observ. Länge 7°51' West

Gem. Fehler des Chron  $\pm 45$   
8°36' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8	Ost	WSW	0	2 <sup>str</sup> W	ONO	13	<p>Leichte Briese mit ruhiger See und dunkler Luft führten alle Segel. Frische Briese mit ruhiger See, Luft mitunter dunkel bewölkt oder feuchten Nebel. Desgl. Wie vorher.</p> <p>Luft und Wetter wie vorher, See sehr schlicht. Um 8<sup>u</sup> 39<sup>m</sup> 1<sup>s</sup> m. Orstz. Als der Chron. 7<sup>u</sup> 18<sup>m</sup> 2<sup>s</sup> zeigte, beob. <math>\odot = 41^\circ 0'</math> Länge = <math>6^\circ 9'</math> West. Mittagsbeob. <math>\odot = 62^\circ 12' S</math>. Hielten Pumpen gut lenz.</p> <p>Mittags, den 13<sup>ten</sup> Juli 74. 12 Tage in See.</p>
A	8	Ost	"	"	"	"	13	
E	8	"	SW	"	"	"	14	
Z	8	OSO	SSW	"	"	Ost	16	
M	8	OSO	"	"	"	"	17	
V	8	OSO	"	"	"	"	17	

Der General Cours ist:

OzN

die Distance 89 See Meilen

Abgef. Breite 49°7' Nord Abgef. Länge 7°51' West

Veränd. Breite 0°15' Nord Veränd. Länge 2°13' Ost

Gemuthm. Breite 49°22' Nord Bekom. Länge 5°38' West

Observ. Breite 49°26' Nord Observ. Länge 5°42' West

$\pm 45$   
6°27' West

1874  
Mon.  
Juli

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8	O½S	SSW	0	2 <sup>st</sup> W	ONO½O		Luft abwechseln dunkel bewölkt oder dick von feuchten Nebel, Wind leicht, Wasser schlicht. Führten sämtliche Segel. Sprachen ein Falmouth Lootsen Kutter. Wind & Wetter wie vorher. Wind & Wetter wie vorher. Desgl. Luft etwas abklarend, sonst wie vorher. Meistens klare Luft, blos in der Kimm Nebel. Schönes Wetter. Um 8 <sup>u</sup> 54 <sup>m</sup> 22 <sup>s</sup> mittl Orstz., als der Chron. 7 <sup>u</sup> 23 <sup>m</sup> 15 <sup>s</sup> zeigte, beob. $\odot = 43^\circ 4'$ Länge = $3^\circ 38' W.$ Mitt. beob. $\odot = 61^\circ 34' S.$
A		"	"	"	"	"		
E		"	SW	"	"	"		
Z		"	"	"	"	"		
M		"	"	"	"	"		
V		"	Westl.	"	"	"		

Der General Cours ist:

ONO½O

Hielten Pumpen gut lenz.

die Distance 95 See Meilen

Mittags, den 14<sup>ten</sup> Juli 74.  
13 Tage in See.

Abgef. Breite	49°26' Nord	Abgef. Länge	5°42' West
Veränd. Breite	0°28' Nord	Veränd. Länge	2°21' Ost
Gemuthm. Breite	49°54' Nord	Bekom. Länge	3°21' West
Observ. Breite	49°55' Nord	Observ. Länge	3°23' West
		Fehler d. Chron	+45' West
			4°8' West

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N	8	OzN	Westl.	0	2 <sup>st</sup> W	NOzO	12	Nachm. Leichten Westl. Zug. Steuerten unter allen Segeln O.z.N. Luft abwechseln ziemlich klar oder dick von Nebel. Sahen die englische Küste, gegen 6 <sup>u</sup> erkannten Start Point, Abends 8 <sup>u</sup> passierten Start Point Lgth. 8 <sup>u</sup> Wind plötzlich Nördl. springend. Nacht hatten leichte Briesse mit schönen klaren Wetter, Wasser schlicht. Luft Wind & Wetter wie vorher. 2 <sup>u</sup> peilten Start Point Blinkfeuer W.N.W. ½ W. <sup>a</sup> /K. circ. 16 – 18 <sup>sm</sup> entfernt. Morgens Wind absterbend, flau Nördl. Zug abwechselnd mit Stillte. Luft stark heisig, und Nebel. Leichten veränderlichen Zug abn. Mit Stillte, Luft, Wind & Wetter, wie vorher. Vorm. machten Dampf auf 11¾ setzten Maschine in Gang. Sahen Vorm. kein Land. Pumpen gut lenz. Mittags, den 15 <sup>ten</sup> Juli 74. 14 Tage in See.
A	8	Ost	"	"	"	ONO	12	
E	"	"	Nördl.	"	"	"	14	
Z	"	"	"	"	"	"	8	
M	"	"	"	"	"	"	4	
V	"	"	Nördl. & Westl	"	"	"	2	

Der General Cours ist:

NOzO¾O

die Distance 54 See Meilen

Abgef. Breite	49°55' Nord	Abgef. Länge	4°8' West
Veränd. Breite	0°23' Nord	Veränd. Länge	1°16' Ost
Gemuthm. Breite	50°18' Nord	Bekom. Länge	2°52' West
Observ. Breite	keine Beob.	Observ. Länge	

1874  
Mon.  
Juli.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	Ost	Stille & flauen Zug	0	1 $\frac{3}{4}$ <sup>st</sup> W	ONO $\frac{1}{4}$ O	26	Luft heisig & Nebblig. Dampften Ost bei schlichten Wasser. St. Albans Head 4 <sup>u</sup> sahen Portl. Bill dur[ch]schimmern N. <sup>a</sup> /K circ. 6 <sup>sm</sup> entfernt. Steuereten nach Peilungen. Abends gegen 7 <sup>u</sup> kam eine leichte Östliche Briese durch wodurch die Luft aufklarte. 8 <sup>u</sup> bekamen St. Catherines Lght in Sicht, 9 <sup>u</sup> peilten dasselbe N $\frac{1}{2}$ W <sup>a</sup> /K circ 8 <sup>sm</sup> entfernt. 10 $\frac{3}{4}$ <sup>u</sup> peilten dasselbe Feuer N.W. $\frac{3}{4}$ W. <sup>a</sup> /K. im Verschwinden. 11 $\frac{1}{2}$ <sup>u</sup> bekamen Owers Rev. Lght in Sicht, 2 <sup>u</sup> peilten dasselbe N. <sup>a</sup> /K circ. 8 <sup>sm</sup> ent. Morgens Wind zunehmend mit unruhigen Wasser steuerten näher unter die Küste. Luft heisig. 12 <sup>u</sup> Mittags peilten Beachy Head Lghth W. <sup>a</sup> /K. circ. 8 <sup>sm</sup> entfernt. 11 $\frac{1}{2}$ <sup>u</sup> setzten Segel, 12 <sup>u</sup> ließen die Maschine stoppen, lagen S.S.O.wärts beim Winde, hatten frische Briese mit unruhigen Wasser. Pumpen gut lenz. Mittags, den 16 <sup>ten</sup> Juli 74. 15 Tage in See
<b>A</b>	8	OSO	"	"	"	Ost $\frac{1}{4}$ S	26	
<b>E</b>	2 6	OSO OzS	Leichte Östl.Briese	"	"	O $\frac{1}{4}$ S O $\frac{3}{4}$ N	5 17	
<b>Z</b>	8	OzS	"	"	"	O $\frac{3}{4}$ N	20	
<b>M</b>	6 2	OzS ONO	"	"	"	NO $\frac{1}{4}$ O	12 4	
<b>V</b>	8	NOzO	"	"	"	NO $\frac{3}{4}$ N	12	

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite	49°55' Nord	Abgef. Länge	2°52' West
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Breite	50°41' Nord	Länge	0°1' Ost
Breite		Länge	

nach Peilung

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
<b>N</b>	8	SO $\frac{1}{2}$ O	NO	$\frac{1}{4}$	1 $\frac{3}{4}$ <sup>st</sup> W	OSO	26	Frische Briese mit heisiger Luft und unruhiger See führten die dienlichen Segel. Desgl. 8 <sup>u</sup> wendeten. Sahen die französische Küste. 9 $\frac{3}{4}$ <sup>u</sup> peilten das Feuer von Ailly S.S.W. <sup>a</sup> /K. circa 16 <sup>sm</sup> entfernt. 3 <sup>u</sup> peilten Dungenes N.O. $\frac{1}{2}$ N. circ. 8 <sup>sm</sup> entfernt, wendeten S.O.wärts. Mäßige Briese. Mäßige Briese, bei ziemlich ruhiger See, wendeten 7 $\frac{1}{2}$ <sup>u</sup> Nordw. Wind und See desgl. Luft ziemlich klar, 12 <sup>u</sup> befanden uns nach Peilung auf 50° 48' N. & 0° 49' Ost. Wendeten Süd w. Pumpen lenz. Mittags, den 17 <sup>ten</sup> Juli 74 16 Tage in See.
<b>A</b>	8	SOzO $\frac{1}{2}$ O	NO	$\frac{1}{4}$	"	OzS	24	
<b>E</b>	8	Nord	ONO	$\frac{1}{4}$	"	NNW	22	
<b>Z</b>	6 2	Nord SO	ONO	0	"	NzW $\frac{3}{4}$ W SOzO $\frac{3}{4}$ O	15 4	
<b>M</b>	71	SOzO NzW	ONO	0	"	O $\frac{1}{4}$ S NNW $\frac{3}{4}$ W	14 2	
<b>V</b>	8	NzO	ONO	0	"	N $\frac{3}{4}$ W	20	

**Der General Cours ist:**

	die Distance	Meilen	
Abgef. Breite	50°41' Nord	Abgef. Länge	0°1' West
Veränd. Breite		Veränd. Länge	
Breite	50°48' Nord	Länge	0°49' Ost
Breite		Länge	

nach Peilung

1874  
Mon.  
Juli.

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N			Lagen SÖstl. bis 4 <sup>u</sup> Nachmittags					<p>Frische und steife Briesse N.Östl. Luft ziemlich sichtlich. 6½<sup>u</sup> peilten Dungenes Lighth. N.O.z.O. <sup>a</sup>/K circ. 5<sup>sm</sup> entfernt.</p> <p>10½<sup>u</sup> peilten peilten Cape Grisnez N.O. <sup>a</sup>/K und Point Tonquets Lights. S.O. <sup>a</sup>/K.</p> <p>6½<sup>u</sup> peilten Cap Grinez Lighth. S.W.z. W. ½ W. &amp; Calais Lighthouse S.O. <sup>a</sup>/K. Vorm. nahmen eine Kreuzpeilung vor den Castele von Dover N.W.z.N. und Cap Grisnes S¾ W. wonach Breite 51° 3' N &amp; 1° 32' West und nahmen zugleich eine Sonnenhöhe um 8<sup>u</sup> 20<sup>m</sup> 47<sup>s</sup> mittl Ortsz. als der Chron. 6<sup>u</sup> 25<sup>m</sup> 19<sup>s</sup> zeigte gleich 37° 3' Länge = 2° 23' Ost. also zeigt uns der Chron. 0° 51' zu Östlich. Pumpen gut lenz.</p> <p>Mittags, den 18<sup>ten</sup> Juli 74.</p>
A			Dann wendeten und lagen N.z.W.					
E			Lagen N.z.W. bis 6½ <sup>u</sup> dann wendeten S.Östl. Nordwärts.					
Z			2½ <sup>u</sup> wendeten unter Falkestone & 3 <sup>u</sup> unter Varun. 4 <sup>u</sup> unter Dover.					
M			Lagen S.Östl. bis 6½ <sup>u</sup> dann wendeten Nördl. 10 <sup>u</sup> 10 <sup>m</sup> wendeten unter Dover und lagen Südl. bis 11¾ <sup>u</sup> dann wendeten und steuerten Nördl.					
V								

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Breite	51° 9' Nord	Länge 1° 32' West
Breite		Länge
		nach Peilung

Wacht	Gl.	Ges. Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N			1½ <sup>u</sup> wendeten unter Dover und lagen S.O.wärts bis 4 <sup>u</sup> wo wir Nordwärts wendeten.					<p>Steife N.O. Briesse kreuzten Nord.Ostwärts. 4<sup>u</sup> peilten Calais. S ½ 0 <sup>a</sup>/K 4½<sup>sm</sup> entfernt.</p> <p>6¼<sup>u</sup> peilten Goodwin Lights. N.N.W. <sup>a</sup>/K. circa 2<sup>sm</sup> entfernt. 11<sup>u</sup> peilten South Foreland W ¼ N. und Nord Foreland W.N.W ½ W. <sup>a</sup>/K.</p> <p>2<sup>u</sup> peilten South Foreland W.N.W. ¼ West <sup>a</sup>/K circa 16<sup>sm</sup> entfernt.</p> <p>6¾<sup>u</sup> peilten Ont Ruytingen S.z.O. ¼ O. <sup>a</sup>/K 6<sup>sm</sup> entfernt. Wind seit Abend sehr leicht mitunter Stillte. V.M. desgl.</p> <p>9<sup>u</sup> ließen Dampf aufmachen und setzten 10¾<sup>u</sup> die Maschine in Gang, steuerten N.N.O.</p> <p>Mittags den 19<sup>ten</sup> Juni (zwh: bedeutet: Juli) 74 18 Tage in See.</p>
A			6¼ <sup>u</sup> wendeten S.O.wärts bis 9 <sup>u</sup> dann wendeten Nordw. 11 <sup>u</sup> wendeten S.O.wärts					
E			3 <sup>u</sup> wendeten Nordwärts, Wind S.O. holend, steuerten beim Winde					
Z			6¾ <sup>u</sup> sahen Ont. Ruytingen Lights.					
M								
V								

Der General Cours ist:

	die Distance	Meilen
Abgef. Breite		Abgef. Länge
Veränd. Breite		Veränd. Länge
Gemuthm. Breite		Bekom. Länge
Observ. Breite	51° 28' Nord	Observ. Länge 2° 6' Ost

1874  
Mon.  
Juli

**JOURNAL gehalten am Bord des Dampfschiffes Groenland**  
auf der Reise von Horta nach Hamburg

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Hatten während den letzten 24 Stunden leichten N.Östl. Wind und Stille, dampften steuerten N.O.z.O ½ O. 3 <sup>u</sup> 30 <sup>m</sup> peilten Galloger Feuerschiff. N.W.z.N. 6 <sup>sm</sup> entfernt. Nachm. & Nachts Wind N.Östl. und Stille. Steuerten N.O. & Ost.
A								Am 20 Juli 74. Nachts 1 <sup>u</sup> peilten Ter Shelling Feuerthurm S.S.W. ¾ W. ²/K 20 <sup>sm</sup> entfernt.
E								Morgens mäßige Briese von Süden. Vorm. Wind S.W. & Westl. mit Regen, Donnern & Blitzen.
Z								Mittags Breite & Längen nach Logge
M								53° 55' Nord & 6° 53' Ost
V								Mittags, den 21 Juli 1874

**Der General Cours ist:**

die Distance	Meilen
Abgef. Breite	Abgef. Länge
Veränd. Breite	Veränd. Länge
Gemuthm. Breite	Bekom. Länge
Observ. Breite	Observ. Länge

Wacht	Gl.	Ges.Cours	Winde	Abtr.	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen.
N								Nachm. steuerten Ost. 5½ <sup>u</sup> bekamen einen Hamburger Lootsen. Steuerten nach dessen Anweisungen der Elbe zu. 9½ <sup>u</sup> passierten Küsten Feuerschiff. Wind sehr veränderlich, führten Segel nach Umständen. Nachts desgl. Morgens 9 <sup>u</sup> bekamen den Hafentootzen an Bord unter dessen Anweisungen wir das Schiff unter Steinwärdern gut festmachten. Hatten Steuerbordanker aus mit 15 Faden Kette
A								
E								Hamburg, den 22 Juli 74.
Z								
M								
V								

**Der General Cours ist:**

Ich versichere hiermit an Eides Statt, daß dieses Tagebuch nach  
Vorschrift geführt und sämtliche Einträge auf Wahrheit beruhen.  
Hamburg, 22 Juli 1874.  
Ed. Dallmann

Präd: Hamburg d: 23 Juli 1874

..... (Unterschrift nicht leserlich, eventuell: Hz. Stübhe)

R. Registrator.

## Anmerkungen

- 1) <sup>a</sup>/K bedeutet: am Kompass
- 2) 7<sup>u</sup>30<sup>m</sup> setzten Maschinen in Gang (Gotha-Version)
- 3) G.T.: Gaffeltopsegel
- 4) „Wind und Luft wie vorher, gingen unter Dampf und setzten Schrägsegel“.
- 5) Die Schreibweise von Deinung und Dünung wechselt sehr oft. Es wird aber in der Hamburg-Version meistens „Deinung“ verwendet.
- 6) Im Original steht Brammsegel (bedeutet: Bramsegel)
- 7) In der Gotha-Version steht sehr oft: 8 Uhr statt 8<sup>u</sup>.
- 8) In der Hamburg-Version fehlt hier die Zeitangabe, bei der Gotha-Version ist sie vorhanden.
- 9) In der Gotha-Version kommen die Tiere erst am Donnerstag an Bord.
- 10) „Da wir hörten daß wir hier doch noch lange hierbleiben mussten, nahmen wir einen Lootsen an Bord und (zwh) ankerten auf 30 Faden. Warten an der Ostküste Flores. Ritten vor 60 Faden Kette. Bekamen einen Custom Officer an Bord hielten Pumpen lenz und des Nachts auch Ankerwache.“
- 11) „Nachmittags leichte SSW Briese mit klarer Luft und SW. Deinung, steuerten SOstl. Abends Wind Südl. laufend wendeten 6<sup>u</sup>. Nachts und Vorm. leichte SOstl. Briese. Ostl. laufend mit bewölkter Luft in SWestl. Deinung steuerten SWzS. Sahen von den Toppen scharf nach Fischen aus u. hielten Pumpen lenz.“
- 12) Azimut Ost ist für eine Abendbestimmung der Sonne nicht stimmig. Es muss westlich sein. Der Fehler taucht auch später wieder auf!
- 13) „Mittags und Abends frische Briese mitunter ziemlich steif SOstl. laufend, mit mäßigen Seegang und trüb bewölkter Luft. Desgl. Nachts mit abklarender Luft. Sahen Tags über von den Toppen scharf nach Fischen aus u. hielten Pumpen gut lenz. Nachm. schlugen anderes Gr. Marssegel an.“
- 14) Der technische Vorgang ist aufgrund der Beschreibung nicht nachvollziehbar.
- 15) „Um 20<sup>u</sup>14<sup>m</sup>40<sup>s</sup> Ortszeit als das Chron. 10<sup>u</sup>33<sup>m</sup>50<sup>s</sup> zeigte beob.  $\odot$  36<sup>o</sup> Ost giebt Länge = 56<sup>o</sup>19' West Mitt. Beob.  $\odot$  53<sup>o</sup>40' Nord. M. Br. 53<sup>o</sup>59' Süd. M.L. = 56<sup>o</sup>9' West.“
- 16) „ Mittags Wind abnehmend, setzten Gr. M. Segel voll Gr. Segel Gr. Bramsegel. Wind absterbend, Stillte. Luft klar. Gegen 6<sup>u</sup> Abend kam bei bewölkter Luft eine leichte Nördlich Briese durch, welche rasch zunahm. Steuerten SzW Gegen 9 mußten Gr. Br. Segel bergen, Wind N.Westl. holend. 11<sup>u</sup> machten Gr. Segel fest, und setzten gereffte Gr. Gaffelsegel. 2<sup>u</sup> refften Gr. Marssegel doppelt. 10<sup>u</sup>2<sup>m</sup> Anhaltender Regen. Harter stürmischer Wind. Gegen Morgen Wind nahlassend. Setzten Gr. Marssegel bis auf 1 Reff und Sturmbesan. 7<sup>u</sup> starke Regenböen [...] Steife Briese [...]. 10<sup>u</sup> setzten Gr. Segel“ (Rest durch Kopie unleserlich).
- 17) „Nachmittags hatten wir eine mäßige Westl. Briese, Luft theils nebelich, theils trübe bezogen. Abends holte der Wind nach N.W., Nachts Briese sehr leicht und NÖstl. holend, gegen Morgen auffrischend. Luft anhaltend dick von Schnee von häufigen Sch[n]eegestöbern begleitet. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>u</sup> Morgens erblickten eine kleine Insel und bald darauf mehr Land welches wir für die King George Insel erkannten. Steuerten längst der Nordküste der letzte von S. Westl.. Erblickten darauf die Nelson Insel und steuerten längst der Nordküste derselben. Beide Küsten sind anscheinend sehr gefährlich, da wir eine Menge Klippen, einige in der Entfernung von circ. 4<sup>sm</sup> dann erblickten. Einige der Klippen sind blind und bloß an der Brechung bemerkbar. Machten Dampf auf, und setzten die Maschine in Gang. 9<sup>u</sup> Vm. waren vor der Nelsonstraße, da es aber sehr dick wurde, mußten wir wieder Nordwärts abbiegen. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>u</sup> wendeten, da es etwas sichtiger wurde, wieder Südwärts und drengen an der

Ostseite der Straße unter Dampf und Segel. 1<sup>u</sup> Mittags waren wir durch die Straße gekommen. Die Inseln hatten ein sehr winterliches Aussehen, die Thäler waren ganz mit Schnee aufgefüllt und selbiger an den Küsten senkrecht abgebrochen, oft eine Schneemauer von mehreren hundert Fuß bildend. Von den Bergen schaute nur hin und wieder ein halber Fels [...] (ganze Passage unleserlich). Vögel hatten wir in Großen Scharen beim Schiff, doch hatten sich unter allen Reisebegleitern auch einige Landvögel [...] (ganze Passage unleserlich) sahen wir viele Humpbaks und einige Pinguins.

Den 18<sup>ten</sup> November, gemuthmaßte Br. = 62°16'S gem. L. 58°34'West.“

- 18) „Sahen an Thieren dieselben wie Tags zuvor, bemerkten eine Art Vögel an Größe und Gestalt den Kaptauben ziemlich gleich aber anders gezeichnet. Mittags sahen viele Pinguins im Wasser und bemerkten als wir uns der Küste näherten durch Ferngläser, tausende und abertausende lebender Wesen an Land welche Menschen täuschend ähnlich sahen. Sandten 5 Boote ans Land um zu untersuchen. Fanden die S.Ostl Spitze sehr unrein von Rocks [...] Bay war mit [...] gefährlichen Barrikaden versehen. Viele dieser Rock[s] waren blind und obgleich die See ziemlich schlicht und der Wind aus dem Land war, brandete es doch sehr heftig. Die Südl. Rocks lagen circa 4<sup>sm</sup> von der Küste entfernt. Mit großer Mühe gelang es den Booten einen Mann an Land zu setzen. Fanden daß es Pinguins waren, welche auf den Schnee laufend aus der Entfernung so groß ausgesehen hatten. Die Pinguins waren in großer Anzahl nahezu unzählich und hatten bereits Eier. Nahmen einige Eier mit uns entfernten uns wieder, da der Wind Nörd.W. gelaufen war und die Brandung rasch zunahm. Wind frischte mehr auf, heißten die Boote, und da zugleich die Luft wieder so dick von Schnee und Nebel wurde, daß Unsere Untersuchungen unmöglich wurden, so hielten gehen. Nachts wie vorher. Morgen Luft etwas aufhellend arbeiteten Westwärts, Mittags befanden uns Südl. von der Engl Straße.  
Mittags, den 21<sup>ten</sup> November, 72 Tage in See, 119 Tage von Hamburg.“
- 19) „Nachmittags hatten anfangs leichte veränderliche Briesse, ab und an Stillte, machten Dampf auf und dampften nach Southbai um selbige zu untersuchen jedoch als wir selbige erreichten, fing es so steif an [zu] wehen gerade aus der Bai mit schweren Fallwinden zugleich fing es an zu regnen und neblig zu werden, so daß wir die Untersuchung aufgaben, hielten Nachts unter South = u. False Bai gehen. Gegen Morgen aufhellend, steuerten längs der S. Beach. Ab und An Schnee, Regen u. Nebel. S.Beach ist mit den gewöhnlichen hiesigen Bollwerken (Rocks) der ganzen Länge nach versehen und obgleich das Wasser mit den veränderlichen Winden sehr schlicht war so brannte es an den Rocks jedoch fortwährend, hatten die gewöhnlichen Vögel bei uns von Pelzrobben jedoch keine Spur.“
- 20) Dieser Text fehlt in der Hamburg-Version vollständig. Die Journalseite ist der Gotha-Version angepaßt.
- 21) Der 2. Dezember 1873 wird nochmal angeführt, da der Inhalt der beiden Journale sehr unterschiedlich ist.
- 22) „Lagen d. Etmal aber in Potters Cove. Stürmisch aus N. dick von Schnee. Hielten Dampf. Hatten Pumpen lenz.  
Mittags, d. 4<sup>ten</sup> Dez. 132 Tage von Hamburg“
- 23) Im Original steht folgende Schreibweise: Schnow Isld = Snow Isld.
- 24) „[...] und jedenfalls über 500 Fuß hoch.
- 25) Hatten gerade Seedogs gefunden um die Boote zu laden weitere waren aber keine zu sehen.“
- 26) Daten dürften vertauscht worden sein: 64°56'West / 64°2'Süd
- 27) Anm: Dallmann-Bucht

- 28) Anm: vermutlich Austin Rocks
- 29) „[...] 4½<sup>u</sup> schickten die Boote ab. Überall waren Canäle und soweit wir auch mit den Booten vordrangen, fanden nichts wie Inseln und Rocks. Bekamen circ. 100 Seedogs. Angrenzend an diese Bai circ. SOlich war eine andere große Bai voller Rocks und Inseln welche eben so wie erstgenannte auch durch eine Straße NOwärts mit den Meere verbunden war. [...]“
- 30) Anm.: vermutlich „Kendall Rocks“
- 31) Gemeint ist: „ab Land“
- 32) 53°10′ West ist eine zweifelhafte Angabe
- 33) „Der Scorbut ist im Abnehmen begriffen, da die Kranken kein anderes Fleisch bekommen als Pinguinfleisch roh.  
Nachm. Sturm anhaltend mit derselben See. 4½<sup>u</sup> verloren die Steuerbordquarter (zwh) Boot, durch Brechen der Bootsstützen, mit allen Inventar. Der Wind holte von W.N.W, allmähig bis S.W. sodaß, das Schiff sehr schlecht lag und viel Wasser übernahm, hatten viel Mühe um den Blubber auf Deck zu halten. Konnten nicht gut über die andere Bug gehen wegen der Menge Eisberge welche uns dort drohten. Nachts über Wind abnehmend, gegen Morgen flau und Stillte. Vormittags Wind Nördl. leicht mit klarer Luft, Wind gegen Mittag auffrischend. Suchten nach den Booten jedoch ohne Erfolg.  
Mittags, den 8<sup>ten</sup> Febr. 74, 198 Tage von Hamburg.  
Breite und Länge wie gestern. Pumpen lenz.“
- 34) „Nachm. Wind Nördl. mit Nebel, lagen Ostw. beim Winde. Abends hatten alle Felle ausgeschnitten und den Blubber in den Tangs. Nachts steife Nördl. Briese mit Schnee und Nebel. Vorm. anhaltend Nördl. Briese. Salzten 187 Seedogsfelle und verstaute selbige. Pumpen lenz.  
Mittags, den 9<sup>ten</sup> Febr. 74, 199 Tage von Hamburg“
- 35) Richtig müsste es heißen: 52°30′ West
- 36) „[...] Die Brandung schlägt Masten hoch daran herauf und ein jedes Schiff ist verloren ohne Hoffnung, welches antreibt.“
- 37) „Etmal hindurch leichte veränderliche Briese, helle Luft abwechseln mit Nebel. Lagen in Potters=Cove zu Anker. Nachm. gingen mit den Booten nach den S.W. Ende an King George Isl. fanden nichts als 1 Pelzrobbe und 3 Seedogs. Morgens gingen mit den Booten nach Nebles Harbour und von dort zu Fuß nach der Nordseite von derselben Insel. Bekamen 2 Pelzrobben und 5 Seedogs. An Bord waren wir beschäftigt frisch. Wasser einzunehmen. Pumpen lenz. Die Boote kamen zurück Abends 8<sup>u</sup>.  
Mittags, den 26 Febr. 74. 216 Tage von Hamburg“
- 38) Die Texte verlaufen nicht chronologisch. Es dürfte sich um Nachträge handeln und sind daher von der Datierung verschoben.
- 39) Es fehlen in beiden Journalen 10 Tage.
- 40) „Montevideo, den 26sten April 74.  
Matrose Snöter weigerte sich zu arbeiten, als zum Schiffspumpen comandiert wurde kam derselbe nicht, ebenso bei anderen Decksarbeiter sondern stand auf Deck und wusch sich, und zog sich an um an Land zu gehen. 9<sup>u</sup> Morgens mußte ich an Land zum Capitain als S(ch)nöter in die Cajütte kam mit Rock und Hut und fragte ob ich ihm mit an Land nehmen wollte, ich stellte demsleben vor daß er erst um Erlaubnis fragen müßte, und warum er nicht gearbeitet hätte, antwortete mir aber bloß: Ich will [...] den Consul sehn. Dann sagte ich denselben wenn er daß wollte müßten wir ihm an Land lassen, aber die Zeit zu bestimmen war Sache des Captains oder der Officiere, bekam aber bloß die selbe Antwort. Da ich einsah, daß Snöter doch nicht arbeiten wollte, sagte ich ihm, dann könne er meinetwegen mit mir gehen aber auf seine Verantwortung. Derselbe ging 9<sup>u</sup> Morgens mit mir an

- Land, desgl. Matr. Drake welcher auch nach den Consul wollte. An Land trennten wir uns. Rudolf Küper. Steuermann.“
- 41) „10<sup>1/2</sup><sup>[u]</sup> od 11<sup>[u]</sup> war der Captain und ich beim Consul und nahm die Sache zu Protokoll, sagte uns auch daß die beiden Matrosen Snöter und Drake betrunken bei ihm gewesen wären, und er dieselben an Bord beordert habe. Noch damit beschäftigt kamen Matrose Drake und Snöter herrein betrunken, der Consul sagte denselben sie hätten sich sofort an Bord zu verfügen bekam aber nur laute und unziemliche Antworten, wie er wäre gar kein Consul etc. etc. (Wie ich jetzt gewahr wurde war der Herr der Secretair) der Consul kam darauf selbst und befahl den Matrosen sofort an Bord zu gehen. Bekam aber auch nur unziemliche Redensarten zu hören, so daß der Consul genöthigt war mit Policei zu drohen. Zuletzt bekamen die Matrosen schriftlich den Befehl vom Consul sich sofort an Bord zu verfügen. Worauf sich dieselben entfernten. Der Consul gab mir noch eine schriftliche Order an das Hafembureau um falls die Leute nicht an Bord gingen dieselben mit Gewalt durch Policei hinbringen zu lassen. Nachm. gegen 4<sup>1/2</sup><sup>u</sup> kamen beide Matrosen in den Store des Schiffshändlers wo ich mich befand und verlangten Geld von mir, da ich denselben keins geben wollte, drohten dieselben, und auf meinen Befehl sofort an Bord zu gehen, lachten dieselben mich aus. Snöter drohte die Bo[o]tssteuerer aufzuhetzen und uns so viel Arbeit wie möglich zu machen. Nachher suchte ich dieselben um sie verhaften zu lassen, konnte dieselben aber nicht finden. Rud.Küper.“
- 42) „Nachmittags leichte und flauwe Briese Ostl. lagen Nordl. beim Winde. Nachts und Vormittags viel Regen, Wind sehr veränderlich von OSO bis Nördl. lagen N&N.Wetsl. beim Winde. Wind desgl. sehr veränderlich in Stärke von Stillte bis zu einer frischen Briese. Luft mitunter leicht bewölkt, meistens böig. Pumpen lenz. Hatten keine Beobachtungen. gem. Br. = 19°25' Süd gem. L. = 36°0'W. Mittags, den 15ten Mai 16 Tage in See.“
- 43) Der Inhalt ist ident aber die Formulierungen weichen ab.  
 „Hatten in diesen Etmal leichte und mäßige S.O&N.O. Briese abwechselnd mit Stillte. Luft meistens klar mit schönen Wetter, jedoch mitunter einige Regenböen. Lagen unter allen Segeln, steuerten N.O.z.N. oder lagen Nörd. beim Winde. Pumpen lenz.  
 Schiffsort um Mittag nach Beob. auf 8°21' Nord & 33°43' West. Mittags, den 5<sup>ten</sup> Juni 74. 37 Tage in See.“
- 44) Im Original steht eindeutig: „regnigt“. Wahrscheinlich bedeutet es „regnete“.
- 45) Der 15. Juni ist in der Gotha-Version der letzte Eintrag. Damit endet das Journal.